

RAPPORTS

Direction des Affaires
Maritimes

Direction de la Mer de
Martinique

CROSS Antilles-Guyane

Février 2018

Bilan d'activité

Année 2017

CROSS Antilles-Guyane



Ministère de la Transition Écologique et Solidaire



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	28/02/18	

Affaire suivie par

Alexis MOREL - CROSS Antilles-Guyane
Tél. : 05 96 70 92 92
Courriel : antilles@mrcfr.eu

Rédacteurs

A1AM Vianney HOUETTE - Chef des services Opération et Surveillance de la navigation/pollution

A1AM Cyrille CHAPRON - Chef du service Protection du Milieu Marin et RSM

Relecteurs

A1AM Alex GENICOT – Directeur adjoint du CROSS Antilles-Guyane

AC2AM Alexis MOREL – Directeur du CROSS Antilles-Guyane

Référence(s) intranet

<http://www.dm.martinique.developpement-durable.gouv.fr/surveillance-et-sauvetage-r12.html>

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	5
1 - RECHERCHE ET SAUVETAGE EN MER (SAR).....	6
1.1 - Synthèse de l'année.....	6
1.1.1 - Zone de responsabilité du Délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM) aux Antilles..	6
1.1.2 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane.....	6
1.1.3 - Évolution générale des opérations.....	7
1.2 - Bilan humain.....	9
1.2.1 - Zone de responsabilité du DDG AEM aux Antilles.....	10
1.2.2 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane.....	11
1.3 - Bilan par activité.....	12
1.3.1 - Mode de réception des alertes – Toutes opérations confondues.....	12
1.3.1.1 - Répartition des modes d'alertes.....	12
1.3.1.2 - Cas particulier des alertes COSPAS-SARSAT.....	13
1.3.2 - Bilan par activité en zone de responsabilité du DDG AEM Antilles.....	15
1.3.2.1 - Personnes impliquées par type d'activités.....	15
1.3.2.2 - Emploi des moyens de sauvetage.....	16
1.3.2.2.1Moyens aériens.....	16
1.3.2.2.2Moyens nautiques.....	17
1.3.2.2.3Moyens terrestres.....	18
1.3.2.2.4Services d'expertise.....	20
1.3.3 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane.....	21
1.3.3.1 - Personnes impliquées par type d'activités.....	21
1.3.3.2 - Emploi des moyens de sauvetage.....	21
1.3.3.2.1Moyens aériens.....	21
1.3.3.2.2Moyens nautiques.....	22
1.3.3.2.3Moyens terrestres.....	23
1.3.3.2.4Services d'expertise.....	23
1.4 - Répartition géographique des opérations.....	24
1.5 - Quelques faits marquants.....	25
1.6 - Conclusion du bilan SAR.....	27
2 - SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME (SURNAV).....	28
2.1 - Cadre réglementaire.....	28
2.2 - Evolution de la mission SURNAV en 2017.....	28
2.3 - Signalement des navires en transit dans les eaux territoriales.....	29
2.3.1 - Messages SURNAV.....	29
2.3.2 - Messages MOUVINF.....	30
2.3.3 - Répartition par type de navires.....	30
2.3.4 - Répartition des volumes de matières dangereuses par type de navire.....	31
2.4 - Navires en avarie.....	31
2.5 - Navires en infractions.....	32
2.6 - Conclusion du bilan SURNAV.....	32
3 - SURVEILLANCE DES POLLUTIONS MARITIMES (SURPOL).....	33
3.1 - Cadre réglementaire.....	33
3.2 - Chaîne d'alerte.....	33

3.3 - Bilan des observations.....	33
3.4 - Répartition géographique.....	34
3.4.1 - Martinique.....	34
3.4.2 - Guadeloupe.....	35
3.4.3 - Île du Nord.....	36
3.4.4 - Guyane.....	37
3.5 - Conclusion du bilan SURPOL.....	37
4 - SURVEILLANCE DES PÊCHES MARITIMES (SURPECHE).....	38
4.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques.....	38
4.2 - Bilan global des contrôles.....	38
4.3 - Répartition par zone.....	39
4.3.1 - Direction de la mer de la Martinique.....	39
4.3.2 - Direction de la mer de la Guadeloupe.....	40
4.3.3 - Direction de la mer de la Guyane.....	43
4.4 - Conclusion du bilan SURPECHE.....	45
5 - SURVEILLANCE DE L'ENVIRONNEMENT MARIN.....	46
5.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques.....	46
5.2 - Synthèse de l'année et répartition géographique.....	46
5.2.1 - Martinique	46
5.2.2 - Guadeloupe.....	48
5.2.3 - – Iles du Nord.....	49
5.2.4 - Guyane	50
5.3 - Conclusion du bilan environnement.....	51
6 - RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM).....	52
6.1 - Diffusion météorologique.....	52
6.2 - Information nautique.....	53
CONCLUSION.....	54

Introduction

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage aux Antilles et en Guyane (CROSS AG) a pour mission principale d'assurer la coordination des opérations de sauvetage des personnes et d'assistance en mer dans une zone incluant une partie des petites Antilles, les eaux de la Guyane et une vaste zone en Atlantique représentant au total 3 millions de km². À ce titre, il assure un rôle important d'animateur du réseau de sécurité civile des moyens des États concernés intervenant en mer pour garantir l'efficacité des opérations.

En complément de cette mission principale, le CROSS AG exerce la surveillance de la navigation dans la même zone, avec une vigilance accrue dans les eaux sous juridiction française, permettant d'anticiper les situations à risque et de prévenir les impacts éventuels sur l'environnement. La diffusion des renseignements de sécurité maritime participe également à cette mission de prévention.

La zone sur laquelle s'exerce la compétence du CROSS AG présente une activité maritime particulièrement intense s'agissant de la plaisance et du trafic de navire à passagers avec un tiers du trafic mondial de croisière dans l'arc caribéen. En haute saison l'activité de croisière génère la présence simultanée en mer de 35 000 à 50 000 passagers.

En tant que centre opérationnel maritime du ministère de la Transition écologique et solidaire, le CROSS AG remplit également une mission de préservation de l'environnement marin que ce soit par la surveillance des pollutions marines, la surveillance des pêches maritimes ou la surveillance du milieu marin.

La biodiversité du milieu marin est particulièrement remarquable tant dans l'arc antillais qu'au large de la côte guyanaise comme en témoigne la quinzaine de sites naturels marins qui font l'objet d'une protection et d'un suivi particulier par un organisme de gestion dédié.

Pour mener à bien ces missions les équipes de quart exploitent un réseau de 15 stations déportées de radiocommunications présentes sur les départements français des Amériques permettant de communiquer avec les navires à la mer et de recevoir les informations émises par les stations « AIS » embarquées à bord des navires de commerce et de certains navires de plaisance permettant d'obtenir en temps réel la situation du trafic maritime.

La préparation et la conduite de toutes ces missions est réalisée par une équipe resserrée de 24 agents affectés au CROSS AG basée à Fort-de-France, à laquelle vient s'ajouter un vivier d'administrateurs des affaires maritimes, affectés à la direction de la mer de la Martinique et au centre de sécurité des navires Antilles-Guyane, mobilisables dans le tour de permanence de coordinateur des missions de sauvetage.

1 - Recherche et sauvetage en mer (SAR)

1.1 - Synthèse de l'année

Les opérations coordonnées par le CROSS AG sont classifiées selon quatre catégories :

- SAR : toute opération de sauvetage (notion de vie humaine en danger) ;
- MAS : toute opération d'assistance (notion d'avarie matérielle sans danger immédiat pour la vie humaine) ;
- SUR : toute opération liée à la sûreté des navires ;
- DIV : tout autre événement ne pouvant être classé dans les catégories précédentes.

Une catégorie NC fait mention des opérations portées à la connaissance du CROSS AG et pouvant avoir fait l'objet d'un suivi voire d'actions pour le compte d'un autre centre opérationnel sans que le CROSS AG n'ait été en position de coordonnateur.

1.1.1 - Zone de responsabilité du Délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM) aux Antilles

(inclut les opérations hors SRR ou position inconnue)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre d'opérations coordonnées	762	781	831	867	1002	1137
dont						
Opérations de sauvetage (SAR)	391	456	546	556	657	735
Opérations d'assistance (MAS)	161	137	142	191	228	267
Opérations de sûreté (SUR)	3	4	3	2	5	7
Opérations diverses (DIV)	207	184	140	108	112	128
<i>Opérations non coordonnées</i>	9	16	6	56	240	307

Avec près de deux fois plus de mains courantes (ensemble des opérations coordonnées et non coordonnées) ouvertes qu'il y a six ans, le CROSS AG enregistre une augmentation très nette de son activité pour la zone Antilles. L'année 2017 compte 14 % d'opérations SAR/MAS/DIV/SUR supplémentaires par rapport à 2016. La hausse significative de l'enregistrement des opérations non coordonnées s'explique pour une bonne part par l'intensification des échanges d'information avec les autres centres de secours (CODIS, MRCC...) et les partenaires concourant à la sécurité en mer.

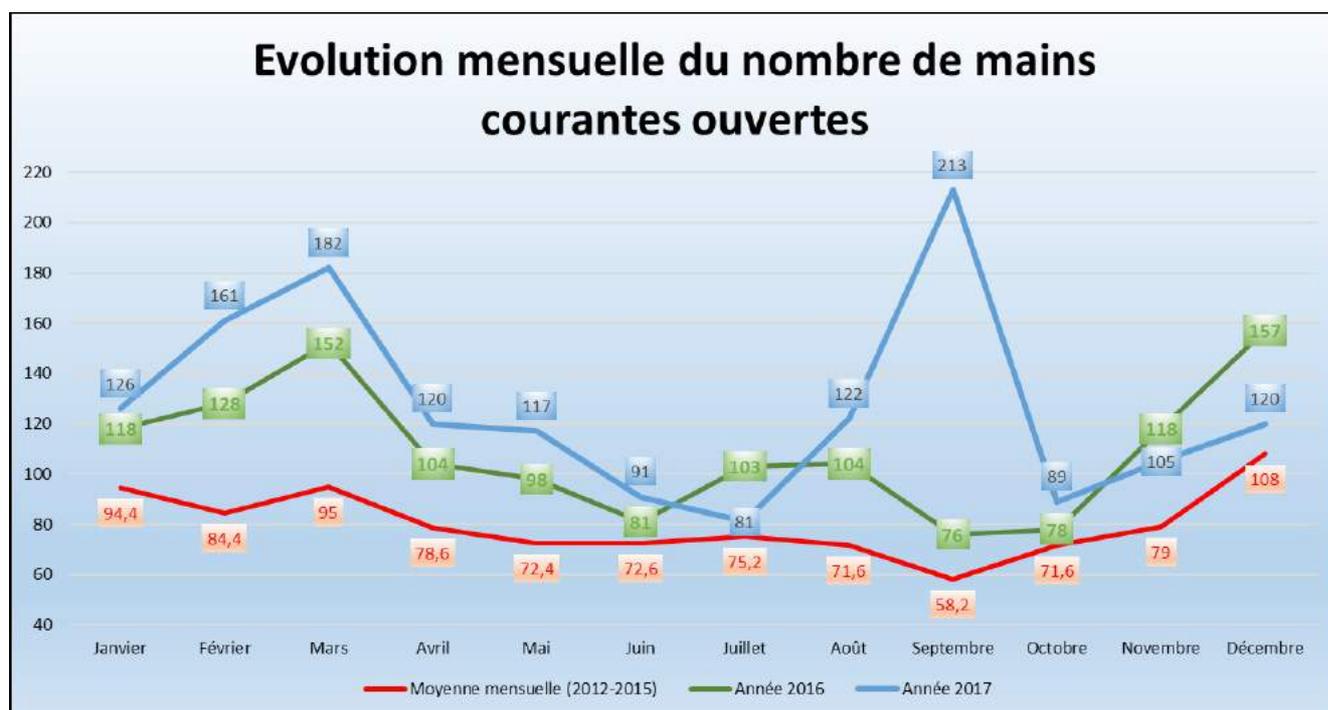
1.1.2 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane

Après plusieurs années de stabilité, le CROSS AG connaît une légère augmentation de ses opérations coordonnées et non coordonnées en Guyane en 2016 et 2017. Une analyse détaillée des opérations SAR en 2017 révèle néanmoins un nombre important d'opérations liées à des déclenchements intempestifs de balises de détresse satellitaires.

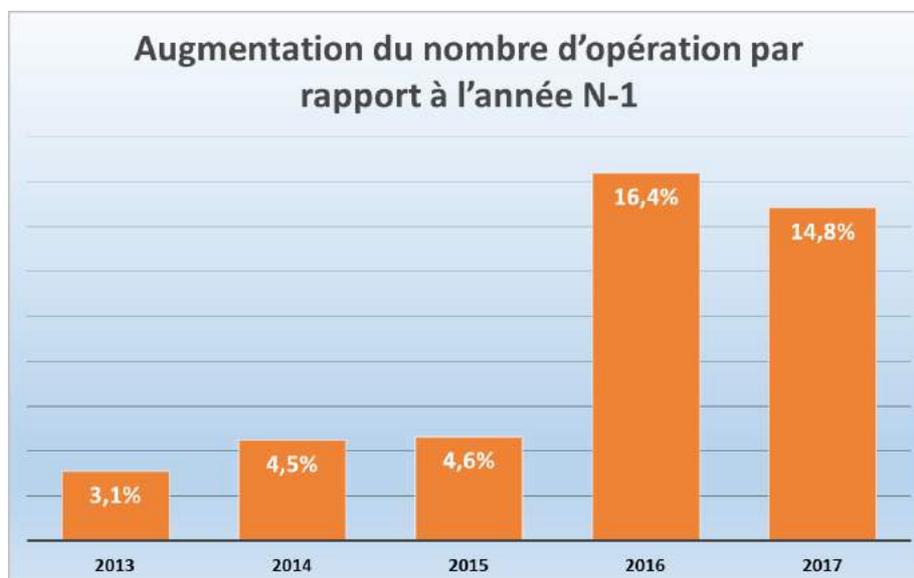
		2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nombre de mains-courantes ouvertes		39	45	48	46	39	70
dont	Opérations de sauvetage (SAR)	21	25	36	35	33	53
	Opérations d'assistance (MAS)	8	5	10	7	13	14
	Opérations de sûreté (SUR)	0	0	0	2	0	2
	Opérations diverses (DIV)	10	15	2	2	3	1
<i>Opérations non coordonnées</i>		6	2	4	7	26	13

1.1.3 - Évolution générale des opérations

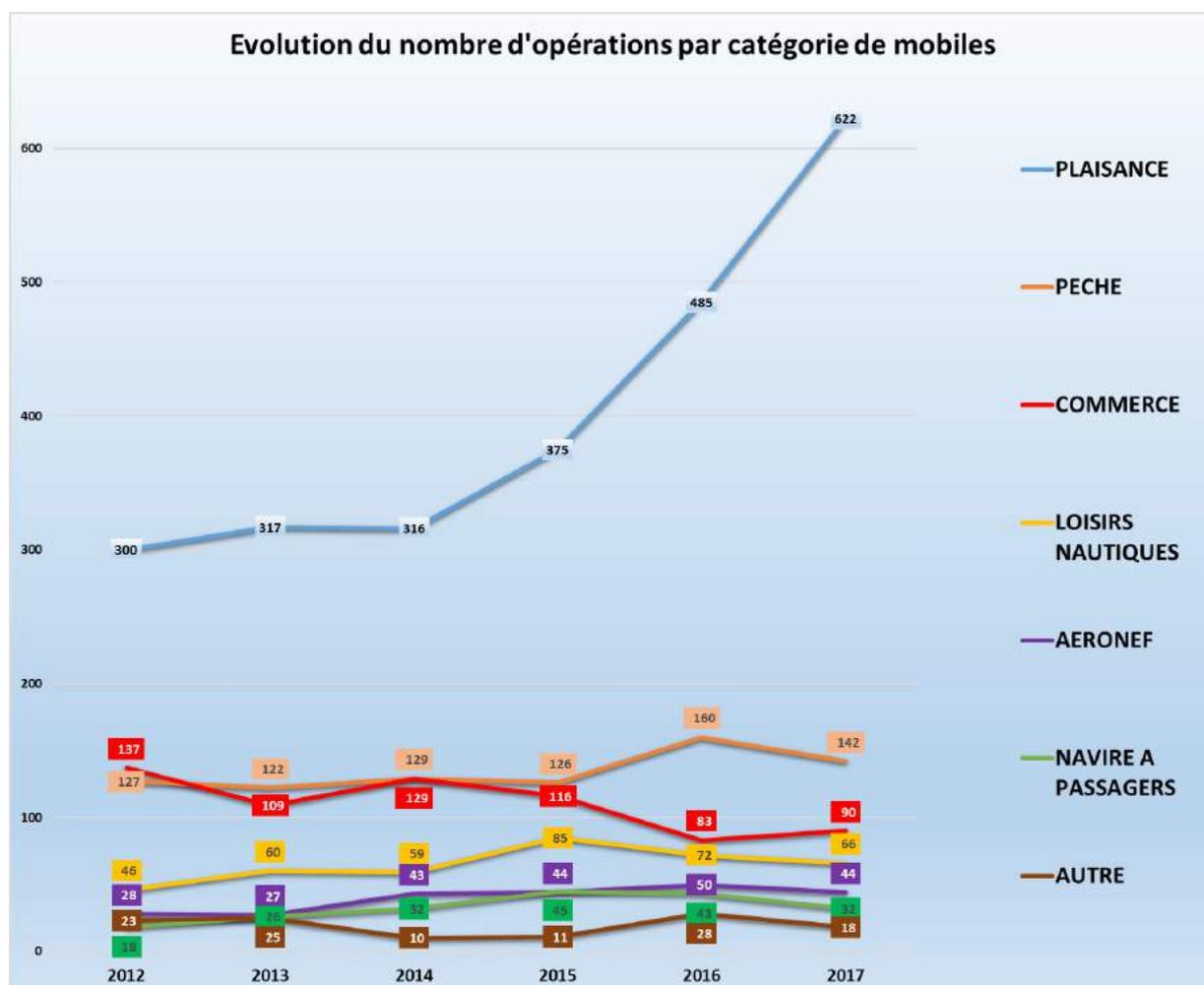
Sur 9 des 12 mois de l'année 2017, le CROSS AG a coordonné un nombre record d'opérations avec un pic d'activité exceptionnel au mois de septembre en raison des passages des cyclones IRMA et MARIA.



L'intensification saisonnière de l'activité du CROSS AG se confirme d'année en année entre novembre et mai (61 % des opérations annuelles). Durant ces mois s'installe le régime constant des alizés. Cette période plus fraîche et plus ensoleillée est particulièrement propice au tourisme et aux activités maritimes telles que la grande croisière, les sports et loisirs nautiques. C'est également à cette période que les navigations transatlantiques ont cours.

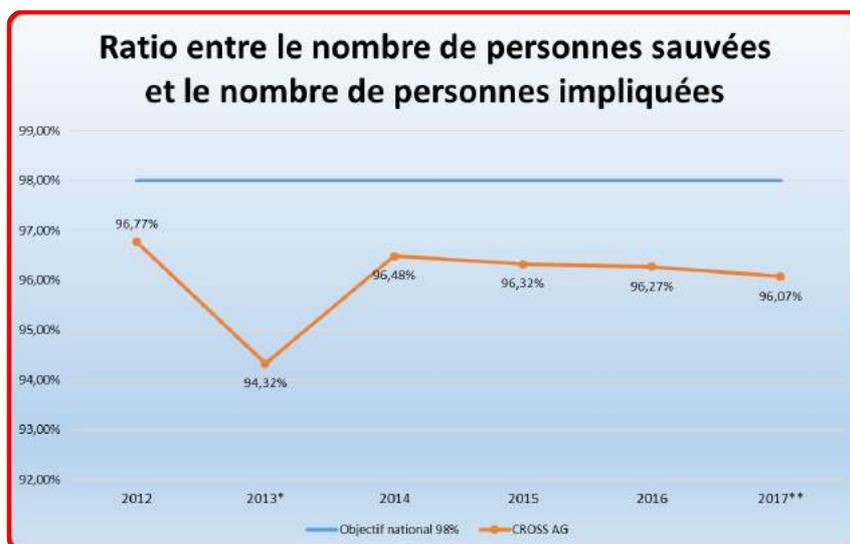


Depuis sa création en 2001, le CROSS AG connaît **une augmentation constante du nombre d'opérations chaque année**. Depuis deux ans, l'intensification de son activité s'accélère **+16 % en 2016, +15 % en 2017**. **Cette intensification ne concerne quasiment que les navires de plaisance**. Elle s'explique principalement par un développement important de la plaisance aux Antilles induisant de manière mécanique une hausse du nombre d'opérations de sauvetage. Les actions de communication et de sensibilisation des usagers de la mer et la mise en place du numéro d'urgence 196 depuis 2014 semblent également contribuer à un meilleur signalement au CROSS AG des événements de mer.



1.2 - Bilan humain

Le CROSS AG déplore au total **46 personnes décédées ou disparues** en 2017 sur un total de **2346 impliquées** (48 en 2016 pour 2187 impliquées).



Programme 205 : Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture - Indicateur 1.1

* 25 disparues lors de 2 opérations survenues en zone Guyane en avril 2013.

** le calcul ne prend pas en compte les 3162 personnes assistées lors d'une avarie survenue sur un navire de croisière, le NORVEGIAN GEM en novembre 2017.

Ce ratio ne prend pas en compte les personnes tirées d'affaires seules ni impliquées dans une fausse alerte. On note en 2017 un nombre de décès et de disparitions inférieur à 2016 malgré une augmentation de 7,3 % du nombre de personnes impliquées. Ce ratio baisse toutefois légèrement pour ce bilan annuel en raison d'une diminution du nombre de personnes prises en compte dans le calcul.

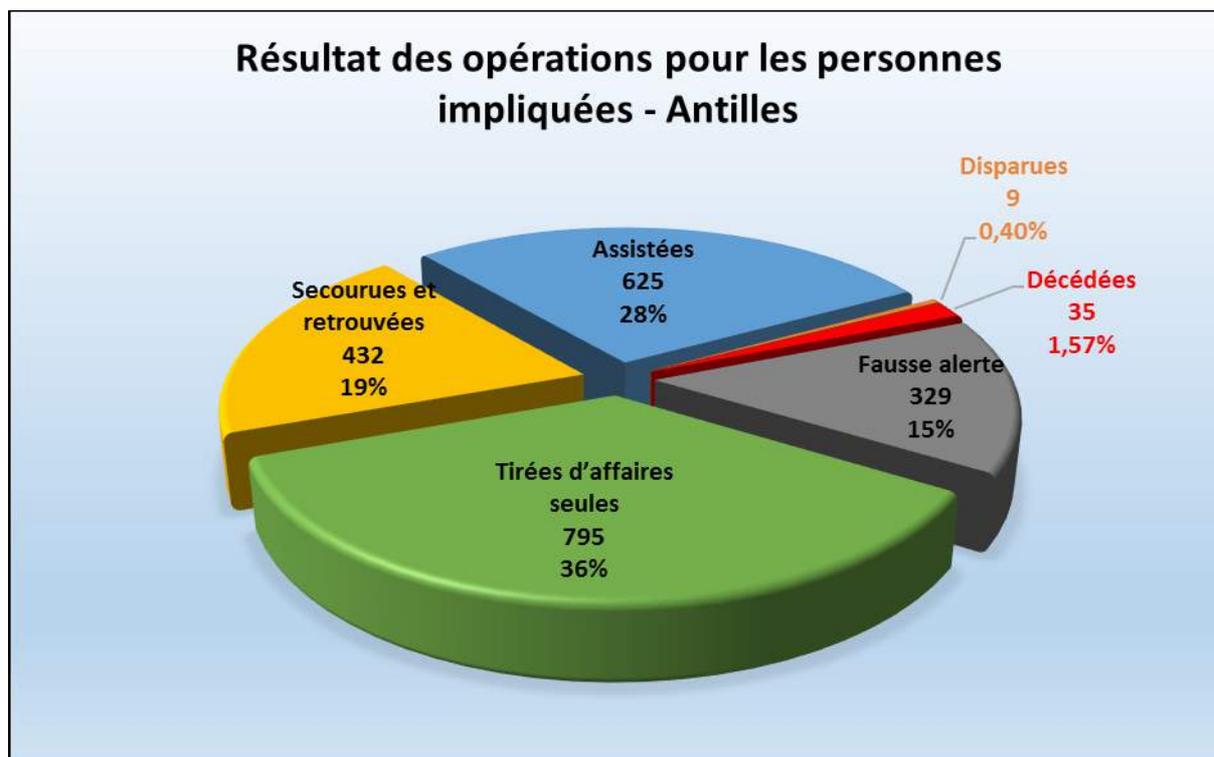
Victimes par types d'activités – Antilles et Guyane - 2017									
Activité nautique	TOTAL	Malades		Blessées		Disparues		Décédées	
		Antilles	Guyane	Antilles	Guyane	Antilles	Guyane	Antilles	Guyane
Plaisances	88	26	0	40	0	7	1	13	1
Navires à Passagers	27	17	0	9	0	0	0	1	0
Pêches	14	1	4	2	7	0	0	0	0
Plongeurs subaquatiques	11	1	0	7	0	0	0	3	0
Découverte de corps	8	0	0	0	0	0	0	8	0
Commerces	8	4	1	3	0	0	0	0	0
Baignade	8	0	0	0	0	1	0	7	0
Loisirs nautiques	5	1	0	2	0	1	0	1	0
Emporté par une lame	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Suicide	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Incertitude sur cause du décès	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Total	172	50	5	64	7	9	1	35	1

Les disparitions et décès en mer en 2017 sont quasi exclusivement liés aux activités de loisir et plus principalement à la plaisance et aux baignades. Cependant le bilan des accidents liés à la baignade est partiel car certaines opérations sont coordonnées par les CODIS dès lors que la personne est prise en charge à terre.

Les opérations comprenant des malades et des blessés concernent majoritairement la plaisance (52%) et les navires de croisière (21 %). Viennent ensuite la pêche(11%), la plongée (6%) et les navires de commerces (6%).

1.2.1 - Zone de responsabilité du DDG AEM aux Antilles

Le nombre de personnes assistées, retrouvées ou secourues s'élève, pour l'année, à 1057.



Evolution du nombre de victimes – Antilles						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Décédées	19	19	17	13	32	35
Disparues	21	28	14	19	16	9
Blessées / Malades	44	52	78	82	61	114
Total	84	99	109	114	109	158

La plaisance occupe la première place des activités accidentogènes tant en nombre de décès que de disparitions et également pour le traitement de blessures et maladies.

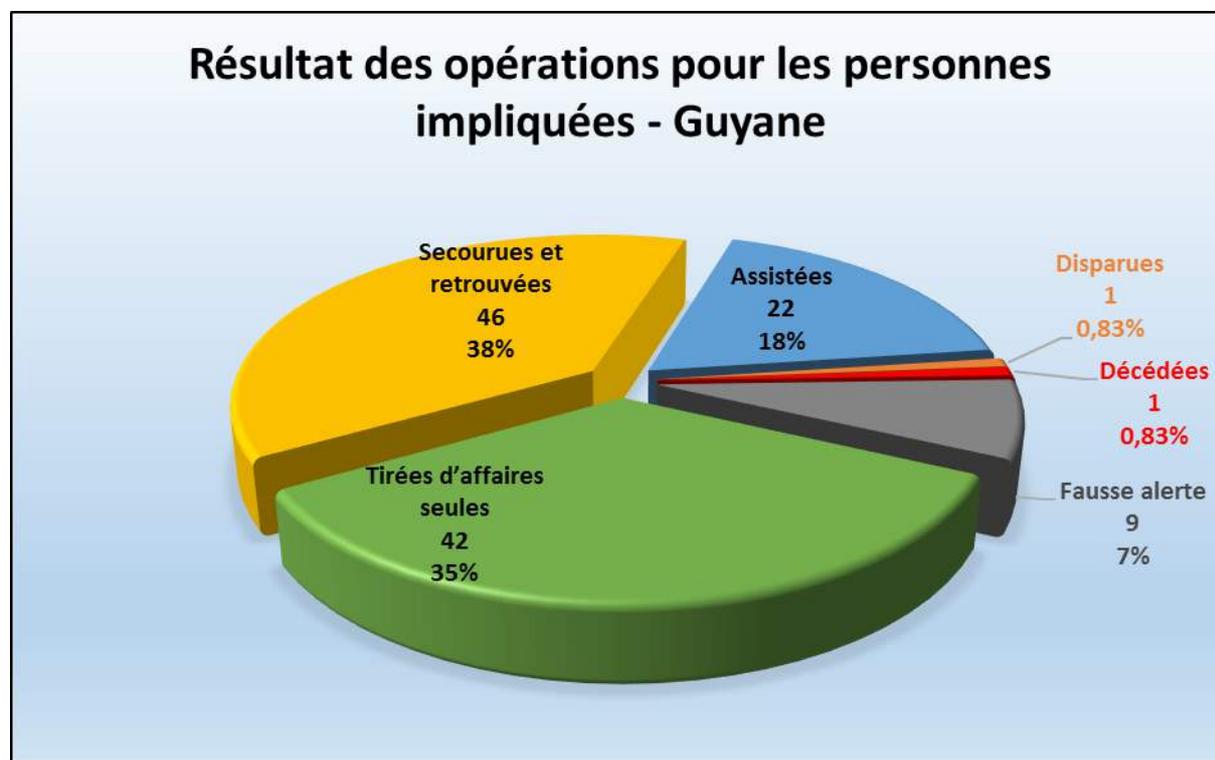
Le nombre de personnes blessées ou malades est en nette hausse (+53%).

Le nombre d'accidents mortels de baignade enregistrés par le CROSS en 2017 est proche de celui de l'année précédente (8 en 2017 contre 7 en 2016).

L'absence de victime liée à l'activité de pêche professionnelle est à souligner.

1.2.2 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane

En 2017, 121 personnes ont été impliquées dans les opérations coordonnées dans la zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane, soit une légère baisse de 3 % par rapport à l'année précédente.

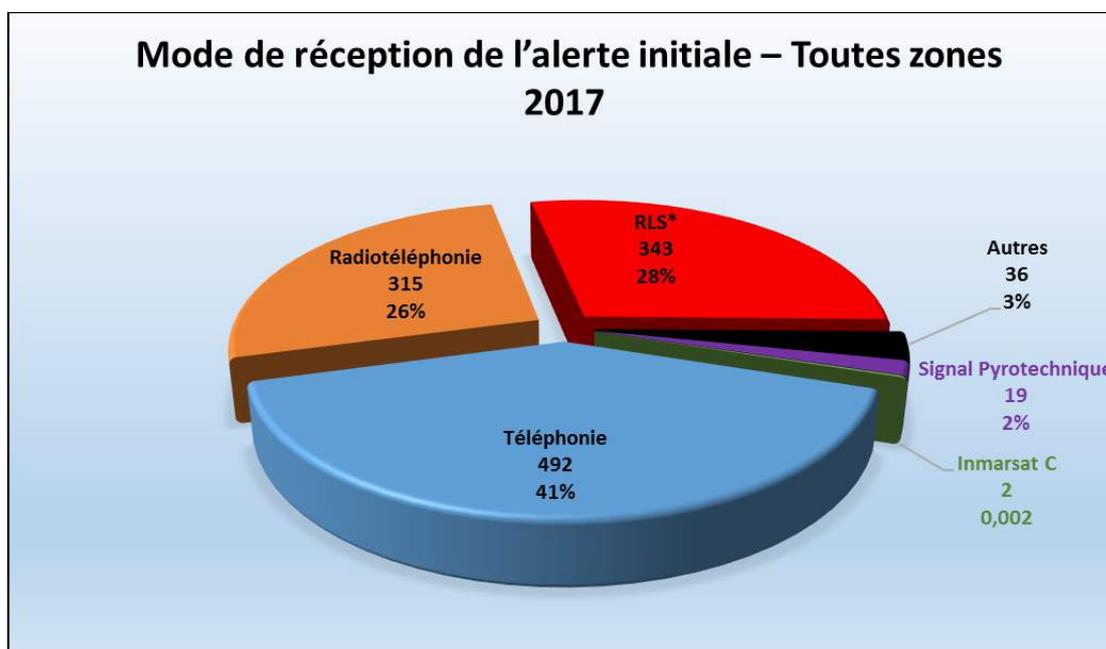


	Evolution du nombre de victimes – Guyane					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Décédées	2	5	5	5	0	1
Disparues	0	28	1	0	0	1
Blessées / Malades	6	6	5	2	9	12
Total	8	39	11	7	9	14

1.3 - Bilan par activité

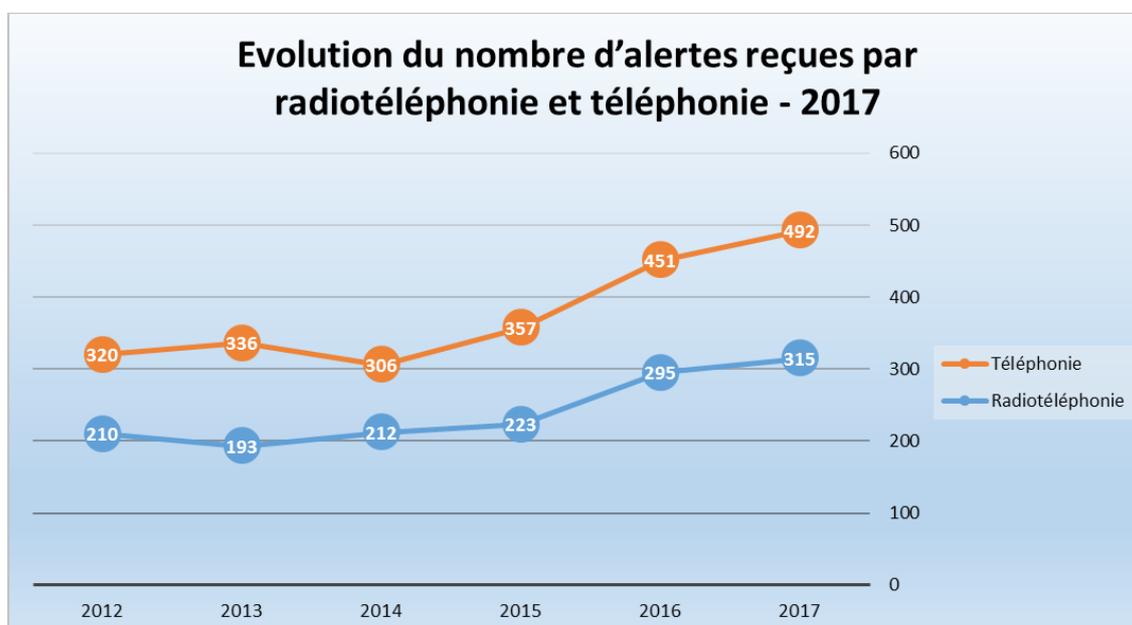
1.3.1 - Mode de réception des alertes – Toutes opérations confondues

1.3.1.1 - Répartition des modes d'alertes



* RLS : Radiobalise de Localisation des Sinistres (Balises COSPAS–SARSAT)

La répartition des modes de réception d'alerte est relativement comparable à la répartition de 2016 à l'exception des alertes reçues par RLS en raison des nombreux déclenchements intempestifs de balises qui ont suivi les passages cycloniques (+4 % d'opération suite à des déclenchements de balises COSPAS–SARSAT sur le nombre global d'opérations en 2017).



Le nombre d'opérations déclenchées par radiotéléphonie et téléphone GSM est en nette augmentation, en particulier depuis 2014 suite à la mise en service du numéro téléphonique d'urgence 196. Il s'agit des principaux moyens de communications d'alerte utilisés par les plaisanciers et leur utilisation atteste une nouvelle fois du plein essor de cette activité.

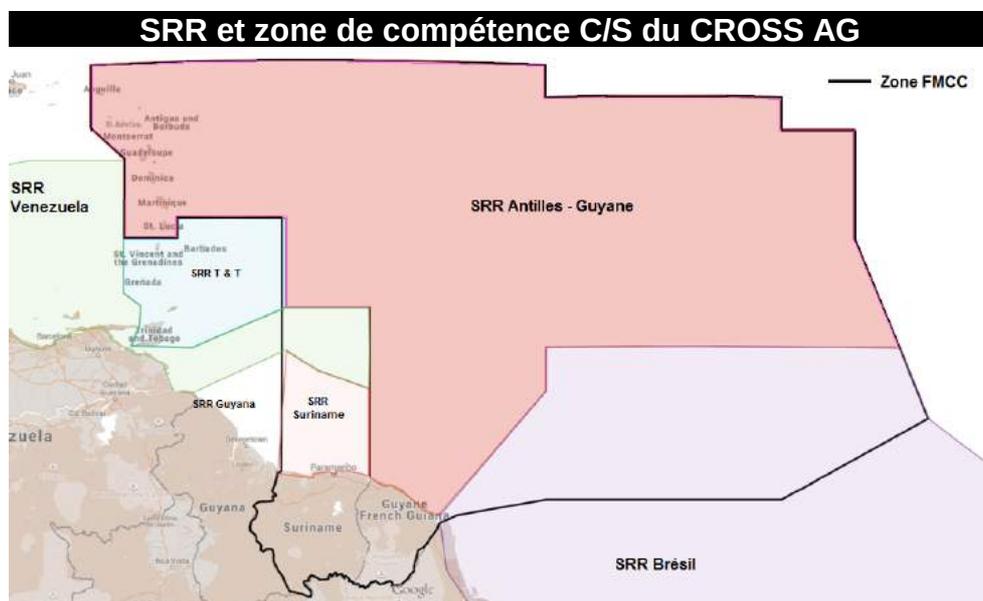
L'augmentation parallèle de l'utilisation du téléphone et de la VHF pour le déclenchement des opérations confirme l'importance de sensibiliser les plaisanciers à l'utilisation du canal 16 par VHF et du 196 par téléphone mobile.

Par ailleurs, grâce au programme d'équipement des émetteurs/récepteurs de ses stations déportées au cours de l'année 2018, le CROSS AG sera désormais apte à recevoir des alertes via la fonctionnalité « appel sélectif numérique » (ASN) des équipements VHF.

1.3.1.2 - Cas particulier des alertes COSPAS-SARSAT

Au titre de l'organisation internationale COSPAS-SARSAT (C/S), le CROSS AG est à la fois point de contact (SPOC) de zone et point de contact de pavillon.

En tant que SPOC de zone, il est destinataire de l'ensemble des détections de balises C/S maritimes (EPIRB), aériennes (ELT) et personnelles (PLB) dans une zone de compétence plus large que sa région de recherche et sauvetage. Cette zone de compétence intègre notamment le territoire terrestre de la Guyane française, les territoires terrestre et maritime du Suriname et également des régions maritimes de sauvetage (SRR) sous responsabilité du Brésil, du Venezuela et de Trinidad & Tobago.



En tant que SPOC de pavillon, il est destinataire de l'ensemble des détections des EPIRB attachées aux navires battant pavillon de l'un des territoires de sa zone de compétence SAR dont la liste suit.

Pavillons pour lesquels le CROSS AG est point de contact C/S

Pavillon (MID) Français	Pavillon (MID) Étranger
Guadeloupe (329)	Anguilla (301)
Martinique (347)	Antigua & Barbuda (304,305)
Guyane Française (745)	Dominica (325)
	Montserrat (348)
Pavillon (MID) SPOC défaillant	Saint Kitts & Nevis (341)
Suriname (765)	Saint Lucia (343)

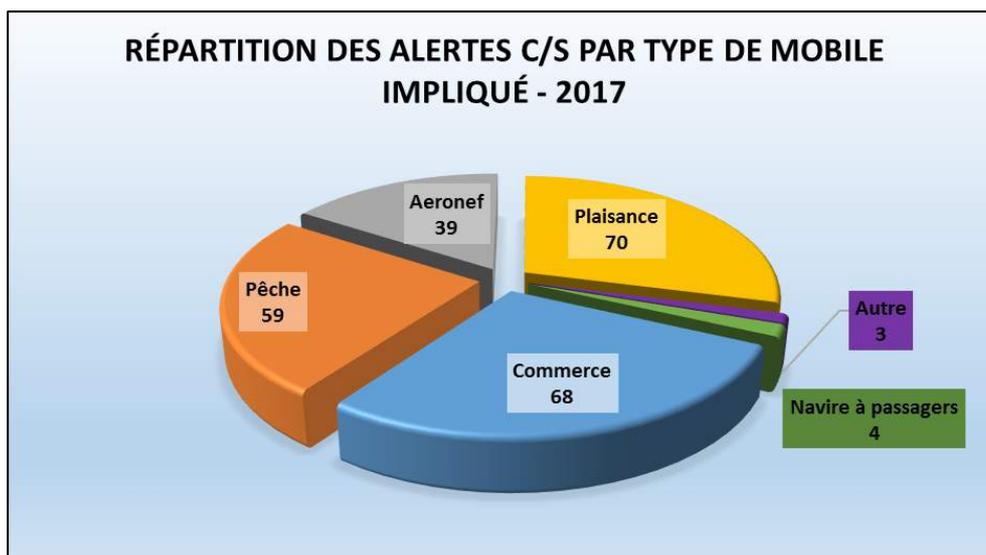
Le nombre d'opérations générées par des alertes COSPAS-SARSAT est en hausse de 35 % en 2017, dont 24 % est lié au passage du cyclone IRMA (60 déclenchements en 24h). Les déclenchements de balise C/S ont correspondu à une alerte réelle dans seulement 5 % des cas.

Après plusieurs années stabilisées autour de 250 déclenchements annuels, l'année 2017 enregistre 343 déclenchements de balises C/S pour 43 pavillons différents. Parmi celles-ci, plus de 41 % interviennent hors de la SRR du CROSS AG. Le rôle du CROSS AG en tant que SPOC de pavillon provoque ainsi la gestion d'un nombre important d'opérations hors SRR (19 % des opérations SAR).

Pavillon	Total	Localisation		
		SRR AG	Hors SRR	Inconnue
France	111	84	17	10
USA	68	41	27	
Antigua et Barbuda	38	3	30	5
St Kitts and Nevis	31	2	24	5
Anguilla	11	3	4	4
Dominique	11	1	5	5
Royaume-Uni	8	5	3	
Suriname	7		6	1
Allemagne	4	4		
Montserrat	4		3	1
Panama	4	1	3	
Pays-Bas	4	1	3	
St Lucie	3			3
Autre *	39	20	17	2
TOTAL	343	165	142	36

* La catégorie « Autre » regroupe 39 opérations représentant 30 pavillons différent.

L'augmentation du nombre d'alertes C/S concernant le pavillon français (+35 %) et USA (+94 %) s'explique en grande partie par le fait que ces pavillons prédominent pour les embarcations touchées lors des passages cycloniques sur les îles du Nord. Le pavillon Antigua & Barbuda augmente de 31 % et revient au niveau des années précédentes.



La plaisance a généré deux fois plus d'alertes C/S que l'année précédente (33 en 2016). Cette augmentation est quasi-entièrement due au déclenchement de balises des navires lors des passages cycloniques.

1.3.2 - Bilan par activité en zone de responsabilité du DDG AEM Antilles

1.3.2.1 - Personnes impliquées par type d'activités



*Autre : moyens d'État, annexes, découvertes de corps ou opérations ne pouvant être reliée à une activité ou un moyen nautique particulier.

L'augmentation générale du volume d'opérations se poursuit en 2017 et le nombre de personnes impliquées par type d'activité par rapport à 2016 évolue comme suit :

- Plaisance : +5 %
- Baignade : - 5 %
- Activité subaquatique : stable
- Commerce : +67 % (31 personnes impliquées lors d'une fausse alerte balise MOB AIS sur un navire de commerce le 22 avril)
- Navires à passagers : +29 % (avarie sur un navire transportant 346 passagers le 21 juillet)
- Pêche : -23 %

La part prédominante de la plaisance dans l'activité du CROSS AG reste manifeste en 2017 même si l'augmentation du nombre de personnes impliquées n'est pas proportionnelle à l'augmentation du volume d'opérations (+28 %). Une nouvelle fois, les cyclones IRMA et MARIA, ont entraîné un nombre conséquent d'opération sans aucune personne impliquée. On constate en revanche une nette augmentation du nombre total de personnes impliquées sur les navires de commerce en 2017 malgré un nombre d'opérations relativement stable.

Dès 2016, une forte augmentation de personnes impliquées et décédées lors de la pratique d'une activité subaquatique ou de baignade avait été observée. Ce niveau se stabilise en 2017 à un bon niveau et doit encourager à poursuivre les actions de prévention dans ce domaine.

1.3.2.2 - Emploi des moyens de sauvetage

1.3.2.2.1 Moyens aériens

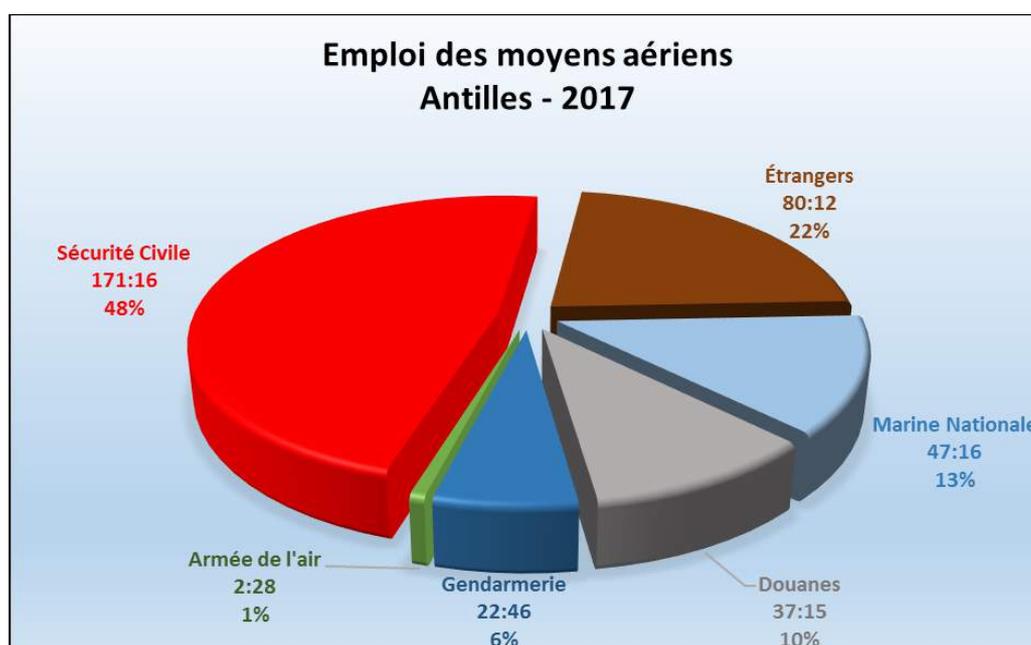
Les principaux moyens aériens engagés sont les hélicoptères de la sécurité civile « DRAGON », type EC 145 basés en Martinique et en Guadeloupe. L'ordre zonal d'opération hélicoptère (OZOH) les désigne comme premiers moyens à solliciter. Ce type d'appareil est parfaitement adapté pour les missions de recherche et de sauvetage côtières pouvant être élargies jusqu'à 100 milles des côtes. Les hélicoptères de la Gendarmerie et ceux des Douanes interviennent subsidiairement pour les secours lorsque les moyens de la sécurité civile sont indisponibles.

Les hélicoptères des forces armées françaises aux Antilles ont régulièrement été engagés ; que ce soit depuis leur base à Fort-de-France ou lors du déploiement des frégates de surveillance sur lesquelles ils sont embarqués. Ils ont été plus fréquemment sollicités que les dernières années. Ces hélicoptères, ainsi que les autres moyens aériens déployés à bord du « BPC Tonnerre » après les passages d'IRMA et MARIA, se sont révélés indispensables durant cette période critique.

Les avions type « CESSNA 406 » des Douanes basés à Fort-de-France restent des partenaires indispensables. Ils ont souffert d'une forte période d'indisponibilité au deuxième semestre 2017 limitant la réactivité sur des opérations de recherche au large.

Les déploiements temporaires aux Antilles et en Guyane des avions de patrouille maritime « FALCON 50 » de la marine nationale ont profité à plusieurs opérations du CROSS AG. Ces avions spécialisés pour les missions de recherche et de sauvetage maritime au large se révèlent particulièrement adaptés à la zone géographique de responsabilité de sauvetage du CROSS AG. Le maintien de leur déploiement en zone Antilles et Guyane est nécessaire.

Enfin, les moyens étrangers, un aéronef type « DASH 08 » des garde-côtes néerlandais basé à Curaçao et un aéronef type « C26 » du programme de coopération régional « Regional Security System » mis en œuvre par les forces armées de la Barbade, sont utilisés fréquemment pour des vols de recherches de longue durée dans les zones plus éloignées pour les moyens aéronautiques français (Nord des petites Antilles, large Atlantique). La coopération avec ces moyens s'est révélée nécessaire pendant l'indisponibilité prolongée des avions des Douanes.

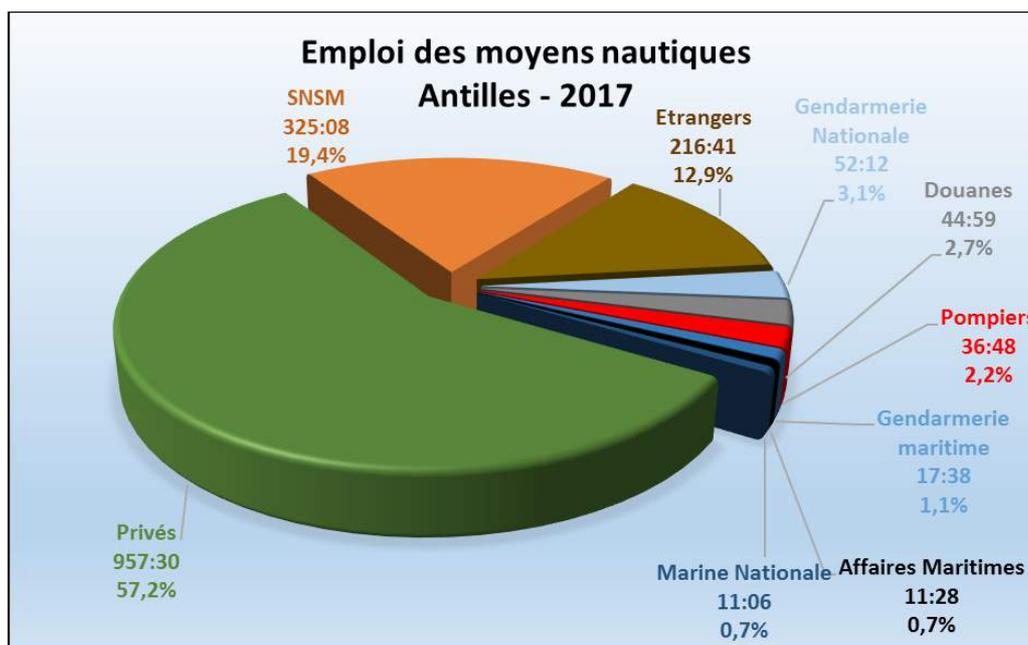


Cette année, les moyens aériens ont été légèrement moins sollicités qu'en 2016. Ils ont effectué 225 sorties (-10 % par rapport à 2016) pour un total d'heure de vol de 361 heures (- 17 %).

Les moyens étrangers ont été largement moins utilisés en temps de vol (-40%) tandis que ceux de la marine nationale ont augmenté de manière conséquente (4 engagements en 2016, 18 en 2017).

L'utilisation des hélicoptères de la Sécurité Civile et de la Gendarmerie est en légère baisse (-9 % pour les temps d'engagement des DRAGONS ; -9 % pour les hélicoptères Gendarmerie).

1.3.2.2.2 Moyens nautiques



Le nombre d'engagements des moyens maritimes est stable (+1 %) par rapport à 2016. Toutefois, le total des heures d'emploi de ces moyens est en recul de 8 %.

Comme chaque année, les moyens privés représentent une large majorité des moyens engagés en temps d'intervention. Les moyens « Privés » incluent les catégories suivantes :

Zone Antilles		
Détail des moyens privés	Nbr d'engagements	Heures d'engagements
Pêche	73	284:48:00
Plaisance	183	253:36:00
Commerce	42	191:26:30
Proche/Famille	12	109:05:00
Navires à passagers	16	72:55:30
Entreprise de remorquage	3	25:49:00
Autorité portuaire	15	11:11:00
Autres services publics	8	08:39:00
TOTAL	352	957:30:00

La SNSM demeure le partenaire institutionnel privilégié en raison des compétences et de la réactivité de ses bénévoles et de la bonne répartition des stations. Cependant les difficultés

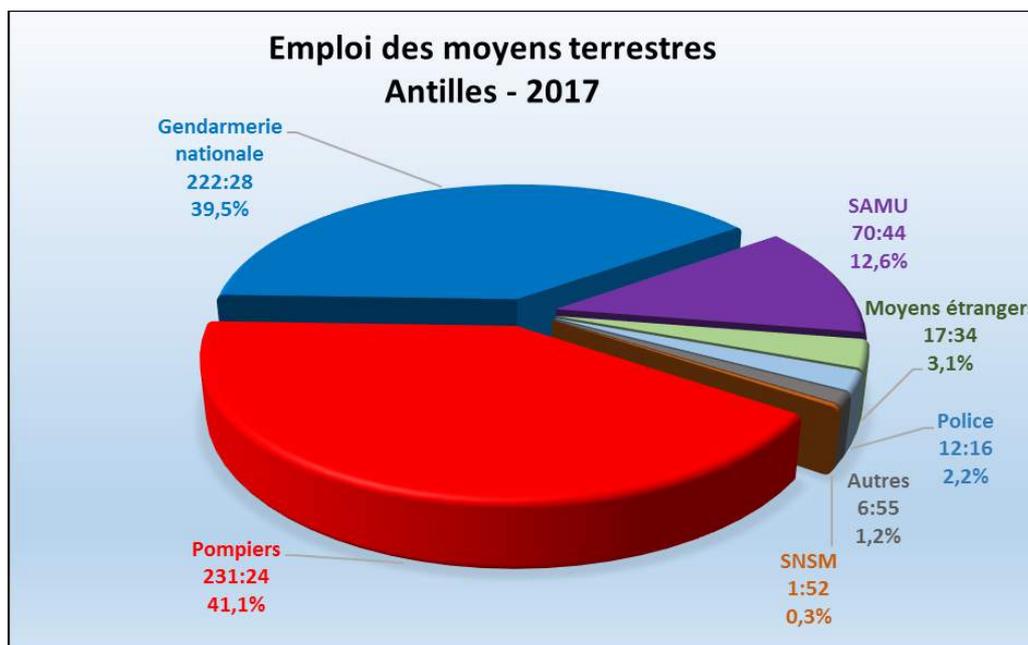
techniques ou financières que rencontrent les stations fragilisent de manière préoccupante leur disponibilité ; la Martinique est particulièrement concernée sur la côte Caraïbe.

Les autorités étrangères fournissent des moyens indispensables pour la bonne continuité de l'action du CROSS AG tout au long de l'arc antillais. Le CROSS AG renforce les liens opérationnels avec ces interlocuteurs en s'attachant à développer les relations en dehors du strict cadre opérationnel en favorisant le retour d'expérience continu.

Les moyens nautiques des administrations françaises ne représentent que 10 % des moyens nautiques employés en temps d'intervention. Ils jouent néanmoins un rôle essentiel pour certaines natures d'opérations et constituent les meilleurs moyens d'opportunités lorsque ceux-ci signalent leurs sorties au CROSS AG.

L'utilisation des moyens pompiers reste stable en nombre d'interventions mais a augmenté en durée d'intervention (+27%). L'emploi des moyens des affaires maritimes (8 interventions) et de la marine nationale (6 interventions) reste à un niveau faible. Les moyens nautiques de la gendarmerie ont été moins utilisés cette année (-33 % d'intervention) traduisant le faible taux de disponibilité de ces moyens. Les moyens nautiques de la douane ont été plus fréquemment utilisés (+35% d'intervention) mais pour des périodes plus courtes (-31% d'heures d'emplois).

1.3.2.2.3 Moyens terrestres



Les moyens terrestres ont été nettement plus sollicités en 2017, (+38% en heure d'engagement).

Le temps d'engagement des moyens terrestres Pompiers et Gendarmes a doublé par rapport à l'année précédente. Ces moyens interviennent à la fois pour porter secours sur le rivage, évacuer les personnes malades ou blessées, pour observer l'évolution d'une situation de détresse ou enfin pour confirmer, préciser ou investiguer une alerte communiquée par un témoin privé. Dans ce dernier cas, leur intervention se révèle généralement déterminante pour caractériser ou non la réalité d'une détresse. La police nationale intervient dans les mêmes circonstances dans ses zones de compétence.

L'emploi du SAMU correspond principalement à l'engagement des équipes SMUR (service mobile d'urgence et de réanimation). Les moyens étrangers concernent en majorité les patrouilles terrestre et les ambulances mobilisées.

La catégorie « Autre » fait références aux personnels portuaires, marine nationale ou privés sollicités selon les opportunités.

1.3.2.2.4 Services d'expertise

En complément de ces moyens terrestres, le CROSS AG fait appel à divers services pour réaliser les régulations médicales ou en soutien pour ses recherches :

Zone Antilles		
Services	Nb de concours	durée
Conférences médicales	156	26:00:00
MOTHY	29	14:30:00
Réquisitions téléphoniques	26	13:00:00
Polling IRIDIUM	7	03:30:00
Demandes SAROPS	5	02:30:00
TOTAL	223	11:30:00

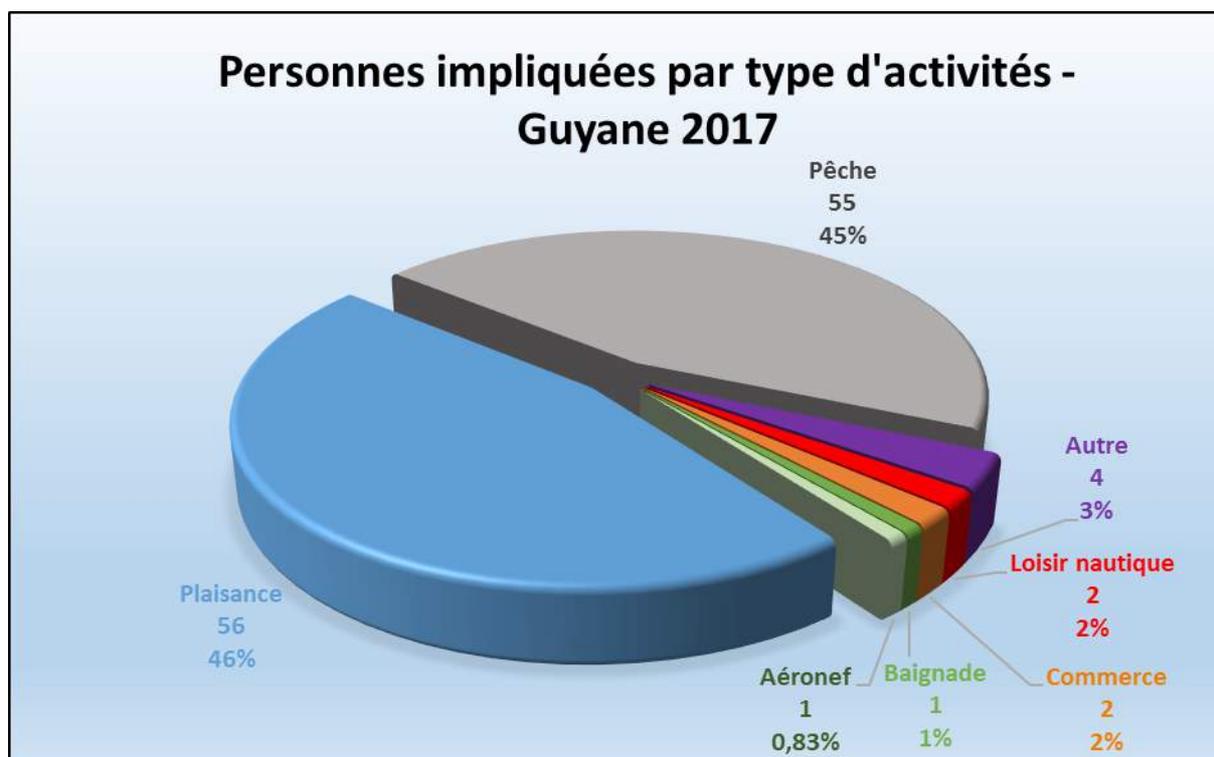
Le nombre de conférence médicale à nettement augmenté cette année par rapport à 2016 (+ 26 % pour les conférences avec le CCMM, +77 % pour celles avec le SCMM)

	Conférences médicales - Antilles 2017	
	2016	2017
CCMM	46	58
SCMM	49	87

Le nombre d'opérations d'aide médicale en mer ayant augmenté, le nombre d'heures d'engagement des services médicaux (CCMM, SCMM, SAMU) a augmenté de 50 % cette année.

1.3.3 - Zone de responsabilité du DDG AEM en Guyane

1.3.3.1 - Personnes impliquées par type d'activités



La part de la plaisance avait fortement augmenté en 2016 et reste stable en 2017. En revanche la pêche qui avait subi une nette diminution en 2016, connaît quant à elle un regain du nombre de personnes impliquées (55 en 2017 contre 16 en 2016). La faible proportion d'opérations prises en compte explique en partie la volatilité de ces statistiques.

Enfin, les opérations liées aux activités de loisirs nautiques ont presque disparu cette année.

1.3.3.2 - Emploi des moyens de sauvetage

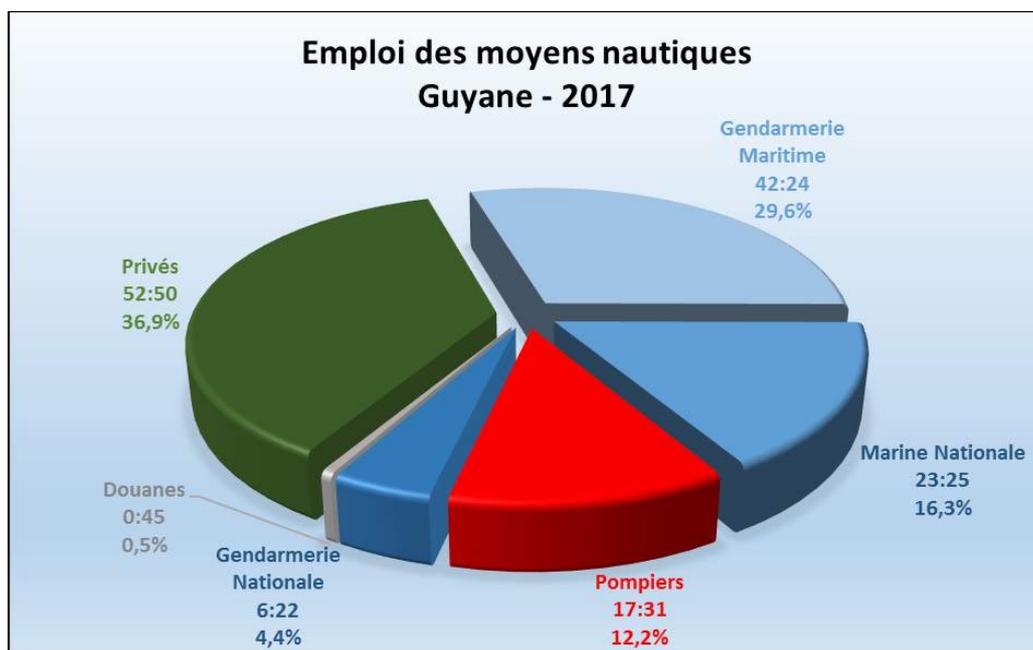
1.3.3.2.1 Moyens aériens



L'emploi des moyens aériens en zone Guyane reste stable en 2017 (+8 % en temps de vol). L'hélicoptère « DRAGON » de sécurité civile a été sollicité pour le même nombre d'interventions (16) qu'en 2016. Son emploi est nécessaire à la bonne réalisation des missions du CROSS AG. Les hélicoptères de la Gendarmerie et des forces armées en Guyane sont nécessaires pour permettre d'assurer une permanence de la disponibilité de moyen aérien.

Les déploiements temporaires en Guyane des avions de patrouille maritime « FALCON 50 » de la marine nationale sont indispensables. Ces avions spécialisés pour les missions de recherche et de sauvetage maritime au large se révèlent particulièrement adaptés à la zone géographique de responsabilité de sauvetage du CROSS AG. Le maintien de leur déploiement en Guyane est nécessaire en l'absence de tout autre aéronef de patrouille maritime dans la zone.

1.3.3.2.2 Moyens nautiques



Les moyens nautiques ont été nettement plus sollicités en 2017 (+66 % d'engagement, +58 % de temps d'emploi). L'activité de navigation tant commerciale que de plaisance étant plus réduite dans les eaux guyanaises, l'emploi des moyens privés est moindre que dans le reste de la région maritime de sauvetage.

Les moyens nautiques de la gendarmerie maritime et les patrouilleurs de la marine nationale ont été beaucoup plus fréquemment sollicités qu'en 2016 (23 engagements en 2017 contre 3 en 2016). Le temps d'engagement des moyens des pompiers et des douanes a baissé quant à lui. Ce double mouvement s'explique en partie par l'indisponibilité prolongée des moyens nautiques des douanes.

Le fait marquant est l'absence d'engagement de moyen SNSM compte-tenu des indisponibilités techniques et en personnel tout au long de l'année. Cette absence est particulièrement problématique lors des opérations en heure non ouvrable pour lesquelles la mise en œuvre de moyen s'avère très délicate. Ainsi au regard des opérations effectuées en 2017, la disponibilité de moyens de la SNSM en Guyane reste une évidence à proximité des villes de Cayenne et de Kourou où se concentrent les interventions.

1.3.3.2.3 Moyens terrestres



Les moyens terrestres ont été davantage engagés en 2017 (+45 % d'interventions, +30 % en heures d'engagement), les patrouilles sapeur-pompiers ayant été beaucoup plus sollicitées (2,4 fois plus longtemps qu'en 2016).

2 - Services d'expertise

En complément de ces moyens terrestres, le CROSS AG fait appel aux divers services pour réaliser les régulations médicales ou en soutien pour ses recherches :

Services	Nb de concours	durée
Conférences médicales	11	01:50:00
Réquisitions téléphoniques	1	00:30:00
TOTAL	12	02:20:00

2.1 - Répartition géographique des opérations

Une annexe cartographique vient, en complément de ce bilan chiffré, présenter la localisation des opérations sur l'année écoulée mais également sur la période 2012-2017.

	Nombre d'opérations en 2017 ⁽¹⁾	Variation par rapport à 2016	Répartition du nombre d'opérations en 2017
SRR	1029	+17%	85%
Départements et collectivités françaises ⁽²⁾	763	+15 %	63%
Martinique	322	+11%	26,7%
Guadeloupe	277	+12%	23,0%
Îles du Nord	105	+25%	8,7%
Guyane	59	+51%	4,9%
Îles étrangères ⁽²⁾	153	+49 %	13%
Sint Maarten	51	+168%	4,2%
Sainte Lucie	30	-3%	2,5%
Antigua & Barbuda	26	+37%	2,2%
Dominique	12	0%	1,0%
Anguilla	14	+8%	1,2%
Saint Eustache et Saba (NL)	8	+60%	0,7%
Saint Kitts & Nevis	7	///	0,6%
Montserrat	5	+25%	0,4%
Zone de responsabilité au-delà des 12 Nq	113	-5%	9%
Antilles	105	-4%	8,7%
Guyane	8	-20%	0,7%
Hors SRR ⁽³⁾	137	-14%	11%
Non localisées	41	+241%	3%
TOTAL	1207	+15%	100%

(1) Seules les opérations SAR, MAS, DIV et SUR sont prises en compte.

(2) Concerne les opérations intervenues dans les eaux territoriales (12 Nq). Les opérations à terre sur les îles françaises et étrangères de la SRR CROSSAG (cas des balises C/S principalement) ont également été comptabilisées ici. Ce mode de décompte diffère par rapport à l'application SECMARWEB.

(3) Les opérations du CROSS AG hors SRR découlent essentiellement de sa fonction SPOC de pavillon C/S.

2.2 - Quelques faits marquants

Les quelques opérations présentées dans cette rubrique sont soit représentatives d'un type d'opération couramment coordonné par le CROSS AG ou ont nécessité la mise en œuvre d'un dispositif de recherche et de sauvetage particulièrement conséquent.

Naufrage d'une yole de pêche

Vendredi 10 mars 2017 à 19h43, le CROSS AG est saisi d'une inquiétude concernant un pêcheur de La Désirade (Guadeloupe) parti avec sa yole « THACOALYA » qui n'est pas rentré de sa journée de pêche.

De façon spontanée, de nombreuses yoles de pêche de La Désirade sont parties à la recherche de la « THACOALYA ». Le CROSS engage l'hélicoptère de la sécurité civile « DRAGON 971 » pour rechercher l'homme et son embarcation sur ses lieux de pêche habituel. La recherche demeure sans résultat.

Le lendemain matin, la balise de la « THACOALYA » émet. Immédiatement, DRAGON 971 est envoyé sur zone. Il trouve la yole de pêche retournée ainsi que son propriétaire sur la coque. Ce dernier avait attendu le jour pour plonger sous la coque et récupérer sa balise de détresse (EPIRB) COSPAS-SARSAT pour se signaler.

Gestion opérationnelle des cyclones

Mardi 5 septembre 2017, le cyclone IRMA classé catégorie 5 (catégorie maximale) touche les petites Antilles. Le phénomène passe à proximité de la Martinique puis de la Guadeloupe avant de balayer les îles de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin.

L'arrivée du cyclone ayant été anticipée, le CROSS AG a renforcé d'un agent le dispositif de quart opérationnel, protégé le bâtiment et préparé les équipes d'astreintes.

Dans son ensemble, les consignes de prudence diffusées notamment par le CROSS AG ont été suivies. Le cyclone IRMA a détruit de nombreux navires et suscité plusieurs inquiétudes liées à des ruptures de mouillage mais a généré peu de situations de détresses. C'est en revanche une centaine de balises de détresse (EPIRB) COSPAS-SARSAT qui se déclenchent suite au passage dévastateur du cyclone sur Saint-Martin, pour lesquelles les équipes du CROSS se mobilisent afin de lever tout doute sur une éventuelle détresse en mer.

Le 18 septembre, le CROSS AG monte en puissance selon les mêmes dispositions pour le passage du cyclone MARIA quelques jours plus tard.

Accident d'aéronef en mer

Jeudi 28 septembre 2017 à 13h43, la tour de contrôle du Raizet (Guadeloupe) signale la perte de signal radio/radar d'un avion de tourisme, parti d'Antigua vers la Guadeloupe.

Privé des aéronefs habituellement positionnés en Guadeloupe, le CROSS AG fait appel à l'hélicoptère PUMA du BPC « TONNERRE » de la marine nationale positionné à Saint-Martin suite au cyclone IRMA et sollicite le concours du FALCON 50 également déployé dans la zone.

Compte-tenu de l'impérieuse nécessité de réagir à l'approche de la nuit, le CROSS AG sollicite, via l'officier de liaison France-US, le soutien des hélicoptères américains basés en Guadeloupe (en soutien logistique apporté aux îles dévastées de la Caraïbe).

Le CROSS AG va pouvoir compter sur le concours d'un hélicoptère français et de trois hélicoptères américains « SEAHAWK », « BLACKHAWK » et « CHINHOOK » entre lesquels il répartit la zone de recherche qui a été déterminée et place la sécurité aérienne du dispositif

sous la coordination du FALCON 50 désigné « aircraft coordinator » (ACO). Grâce à ce dispositif de grande ampleur, les débris de l'avion puis ses deux occupants sont retrouvés en 45 minutes, au coucher du soleil.

Les deux rescapés ont été repérés grâce à l'unique gilet de sauvetage jaune qu'ils se partageaient pour tout moyen de flottabilité.

Naufrage d'une yole de pêche

Jeudi 16 novembre 2017 à 19h05, le CROSS AG recueille un témoignage indiquant que la yole de pêche « TYAGO », avec deux personnes à bord, est en train de couler dans le canal de Saint-Vincent sans autre information sur sa position.

Aussitôt, le CROSS AG relaie l'alerte par radio à tous les navires sur zones afin de les sensibiliser à la situation et réussir à localiser l'embarcation. La frégate de la marine nationale « VENTOSE », en navigation dans le secteur, propose son concours et celui de son hélicoptère embarqué « PANTHER ». Le CROSS AG décide de compléter le dispositif de recherche aéro-maritime en sollicitant également le concours du navire de croisière « CLUB MED 2 » ainsi que du navire de commerce « SAN CHRISTOBAL ».

Au cours des recherches, ce dernier reporte un tir de fusée rouge et finit par repérer précisément la zone de l'accident en retrouvant des gilets de sauvetage à la dérive. L'hélicoptère « PANTHER » se rend alors sur les lieux et localise les deux naufragés accrochés à une glacière, seul flotteur dont ils disposaient.

Disparition d'un skipper en Atlantique

Samedi 25 novembre 2017 à 07h00, UK MRCC relaie au CROSS AG une inquiétude sur le voilier « VAGANT » sur lequel un couple de polonais traverse l'Atlantique entre les Canaries et la Barbade. Les contacts téléphoniques quotidiens ont été interrompus. La famille puis le consul général de Pologne en France relaient ultérieurement des informations au CROSS permettant de caractériser la situation de détresse. Les dernières positions du navire sont obtenues par polling Iridium. Elles donnent dans l'Atlantique très au large des Antilles.

Le 26 novembre au matin, le vol de recherche planifié avec l'avion « RSS » de la Barbade, permet de localiser précisément le navire sur lequel une banderole SOS a été déployée. Parmi plusieurs navires de commerce déroutés sur zone, le pétrolier « ORANGE STAR » récupère une femme, seule naufragée à bord du voilier. Son mari est tombé à l'eau 5 jours plus tôt lors d'un changement de voile de nuit et elle n'a pu manœuvrer pour le récupérer.

Un vol de recherche est effectué le 27 novembre par l'avion de la marine nationale « FALCON 50 », occasionnellement positionné en Guyane, sur la base des derniers éléments d'information recueillis. Les concurrents d'une régates transatlantique (course ARC+) traversant la zone sont associés aux recherches. Le soir même le commandant de l'« ORANGE STAR » nous indique être en possession du journal de bord du voilier que la naufragée avait emmené avec elle. Cet élément permet au CROSS AG de réévaluer la position de l'accident.

Le 28 novembre, une dernière zone de recherche est couverte par le « RSS » de la Barbade. Seul un morceau de voile y sera retrouvé. Une expertise médicale révèle que les limites physiologiques ont été atteintes, ceci rendant improbable tout espoir de survie. La décision d'arrêt des recherches par moyens dirigés est prise par le délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer aux Antilles.

Évacuation sanitaire au milieu de l'Atlantique

Le mardi 5 décembre, le JRCC DEN HELDER relaie le cas d'une jeune fille allemande embarquée sur le trois mâts « REGINA MARIS » en navigation transatlantique vers les Antilles nécessitant un avis médical.

Le Centre de consultation médical maritime préconise une évacuation vers un centre hospitalier dans les meilleurs délais. Sur sollicitation du CROSS AG, le navire de recherche sismique « PROFESSOR LOGACHEV » se dérouta pour apporter un soutien médical et des médicaments complémentaires.

Le voilier progressant à faible vitesse au milieu de l'Atlantique, un relais aéro-maritime est organisé pour acheminer plus rapidement la patiente jusqu'en Martinique. Le 6 décembre, la patiente est transbordée à bord du navire de croisière « ROYAL CLIPPER » puis hélitreuillée le 8 décembre par le « PANTHER » de la marine nationale pour être prise en charge au CHU de Fort-de-France.

2.3 - Conclusion du bilan SAR

Avec un total de 1207 opérations coordonnées en mer en 2017, dont 788 opérations de recherche et de sauvetage, l'action du CROSS AG continue à monter considérablement en puissance (+31 % en deux ans).

En septembre 2017, le CROSS AG a fait l'expérience d'épisodes cycloniques d'une rare violence pendant lesquels la continuité du service et un renforcement de la surveillance de la navigation a dû être assuré sur sa zone de compétence malgré des conditions techniques dégradées.

Cette récente hausse d'activité semble trouver en premier lieu son origine dans la vive croissance de la plaisance qui concerne la majeure partie des opérations du CROSS AG. L'intensification de la communication via différents médias, la mise en place du numéro d'urgence 196, l'amélioration des pratiques et des équipements des usagers de la mer contribuent également à acheminer de nouvelles alertes de détresse.

Outre la plaisance, le nombre d'accidents liés à la baignade et aux loisirs nautiques demeure largement préoccupant. Bien souvent dus à des malaises entraînant la noyade, le délai de prise en charge des victimes reste le facteur déterminant dans le sauvetage de ces personnes. Les actions de communication et de prévention pour la bonne cohabitation des usages restent à poursuivre.

Le secteur de la croisière poursuit quant à lui son essor. Ce dernier est particulièrement sensible pour la saison touristique 2017-2018 en raison du report sur le sud des Petites Antilles de croisières initialement programmées au Nord de l'Arc Antillais (Floride, Porto Rico, Îles vierges...), destinations lourdement touchées par les cyclones. Le CROSS AG anticipe chaque année la saison des croisières en veillant à disposer des informations nécessaires sur les capacités de ces navires en termes de dispositif de sauvetage.

La place prééminente qu'occupe le traitement des alertes COSPAS-SARSAT (343 en 2017) reste une particularité de ce CROSS dont la région de compétence est classée en zone A3 (veille des alertes par moyens satellitaires) selon le système mondiale de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Enfin, ce bilan illustre la diversité très importante des acteurs concourant au sauvetage en mer. Le succès des opérations de secours passe par la bonne connaissance de leur fonctionnement afin de garantir la bonne coordination de leurs actions. Pour jouer ce rôle indispensable d'animateur du réseau de sécurité civile en mer, le CROSS AG s'attache à accueillir ou rencontrer périodiquement ses partenaires français ou étranger de manière à renforcer les liens opérationnels par le biais d'un retour d'expérience continu.

3 - Surveillance de la navigation maritime (SURNAV)

3.1 - Cadre réglementaire

En application du décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011, le CROSS AG assure le suivi du trafic maritime et un service d'assistance maritime. En revanche, le CROSS AG n'assure pas de fonction de service de trafic maritime et n'a pas, jusqu'à ce jour, délégation pour l'attribution ou la surveillance des mouillages.

Les arrêtés préfectoraux adoptés par le DDG AEM Antilles (2014) et le DDG AEM Guyane (2004) portant règlement de la navigation aux approches des côtes des territoires français des Antilles et de la Guyane (dits arrêtés « SURNAV ») visent à prévenir les pollutions accidentelles, obtenir une bonne connaissance du trafic maritime et assurer une meilleure sécurité de la navigation. Ces arrêtés fixent des obligations déclaratives pour les navires, en fonction de la taille, du type et de la cargaison, en entrée et sortie des eaux territoriales et les astreignent, selon leur catégorie, à une certaine distance à la côte pendant leur transit.

Par ailleurs, des accords de partenariat viennent préciser le rôle du CROSS AG et des autorités portuaires des grands ports maritimes de Fort-de-France, Pointe-à-Pitre et Dégrad-des-Cannes, chacun dans sa zone de compétence. L'objectif est de fluidifier le transfert d'information notamment en cas d'arrivée ou de départ de navires ayant subi des incidents de navigation ou des avaries techniques.

3.2 - Evolution de la mission SURNAV en 2017

La mission de surveillance de la navigation a pris une ampleur considérable au cours de l'année 2017 comme le montre ce bilan.

Cette évolution s'explique d'une part par la mise en place progressive depuis 2014 d'un pôle de surveillance dénommé « Antilles trafic » ou « French West Indies traffic ». A cette fin, un agent dédié à la surveillance de la navigation et du milieu marin assurait jusqu'alors cette mission le matin en semaine. La période d'activation de ce poste est désormais étendue jusqu'à 18h00 depuis le 1^{er} janvier 2018. La mission est reprise par l'adjoint de quart en dehors de ces horaires. Enfin, de nouvelles méthodes de travail ont contribué à systématiser les signalements par relance puis sanction des navires défectueux.

D'autre part, l'implantation de récepteurs « AIS »¹ en Guyane au début de l'année 2017 a permis de finaliser la couverture des eaux territoriales françaises par le CROSS AG. Ce déploiement associé au système Spationav V2² mis en place en 2016 permet dorénavant un suivi exhaustif de la navigation commerciale dans l'ensemble des eaux territoriales françaises.

Par ailleurs, un travail d'harmonisation des réglementations « SURNAV » spécifiques à chaque zone maritime a été engagé en 2017 avec les divisions AEM des Antilles et de la Guyane qui pilotent ces processus. Le CROSS AG participe activement à ce travail de mise à jour en fournissant sa connaissance du trafic et des pratiques de navigation pour les zones concernées permettant la définition d'une réglementation efficiente.

Ce travail collaboratif a conduit à l'adoption par le DDG AEM Antilles, d'un nouvel arrêté SURNAV pour les Antilles le 18 décembre 2017. Cet arrêté, mis en application dès le 1^{er} janvier 2018 par le CROSS AG, intègre notamment dans son périmètre les navires de croisières qui présentent une sensibilité particulière du point de vue de la sécurité. Il leur impose une distance à la côte minimale lors de leur navigation. L'arrêté prévoit également un

1« Automatic Identification System » : système permettant le report par un navire des informations liées à sa navigation – son emploi est obligatoire pour les navires de commerce.

2Système de visualisation de la situation surface permettant d'exploiter les pistes « AIS ».

cadre pour les demandes de mouillages des navires et la transmission d'une déclaration médicale en cas d'événement sanitaire à bord susceptible de constituer un risque pour la santé publique. Un travail similaire est en cours pour la Guyane.

3.3 - Signalement des navires en transit dans les eaux territoriales

Aux Antilles et en Guyane, les navires transportant des marchandises dangereuses sont tenus de se signaler par l'émission d'un message SURNAV. Le CROSS AG veille au respect de cette obligation par les navires assujettis et interroge systématiquement les navires qui n'y auraient pas satisfait dès lors qu'ils pénètrent ou quittent les eaux territoriales. Ces messages sont enregistrés sur l'application «Trafic 2000» permettant le partage des informations avec l'ensemble des acteurs de la sécurité maritime européens.

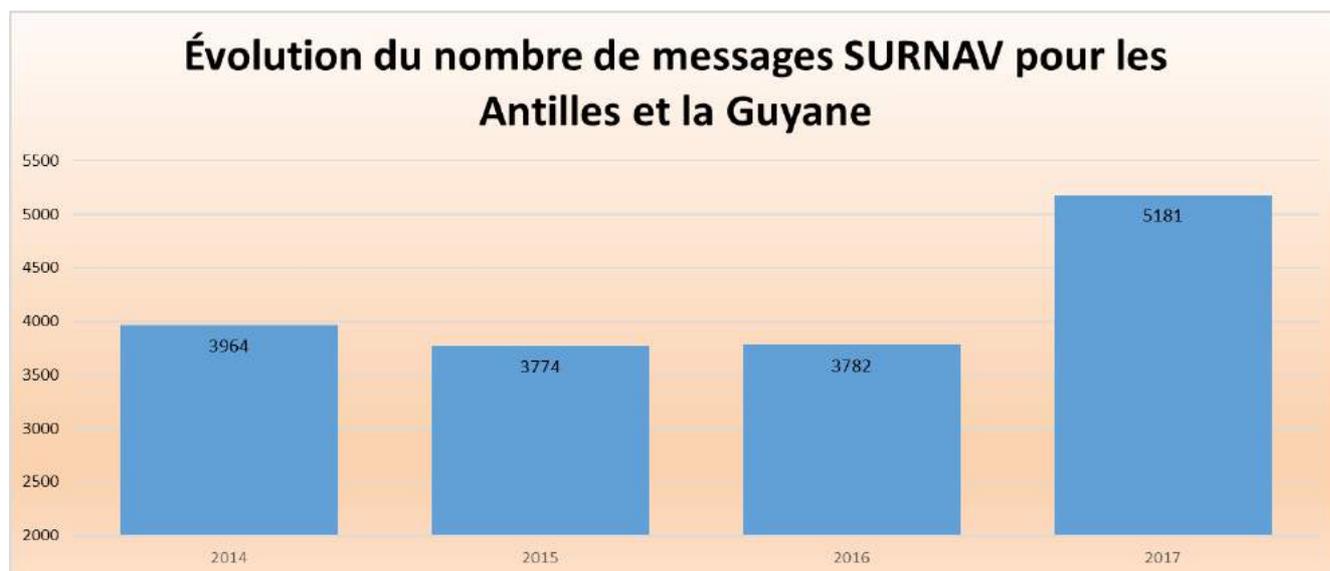
Les navires qui ne sont pas soumis à cette obligation déclarative peuvent néanmoins transmettre de façon facultative, ou à la demande du CROSS AG, un message d'information sur le mouvement de leur navire. Ces messages sont enregistrés en tant que « MOUVINF » dans l'application Traffic 2000.

Après une relative stabilité des messages « SURNAV » et « MOUVINF » au cours des années 2015 et 2016, l'année 2017 connaît une très nette augmentation du nombre de messages enregistrés (+52%) liée d'une part à la reconfiguration de l'organisation et d'autre part aux développements techniques évoqués.

Ces évolutions permettent de disposer désormais d'un suivi optimisé du trafic maritime. Cette mission a été mise en place à effectif constant et malgré une forte hausse de l'activité du CROSS AG. La disponibilité du personnel en charge de la surveillance ne peut être garantie en permanence, priorité étant donnée à la mission SAR.

3.3.1 - Messages SURNAV

L'évolution du nombre de messages « SURNAV » s'élève à +37% pour l'année 2017. Cette augmentation est la conséquence directe de l'optimisation de la mission.

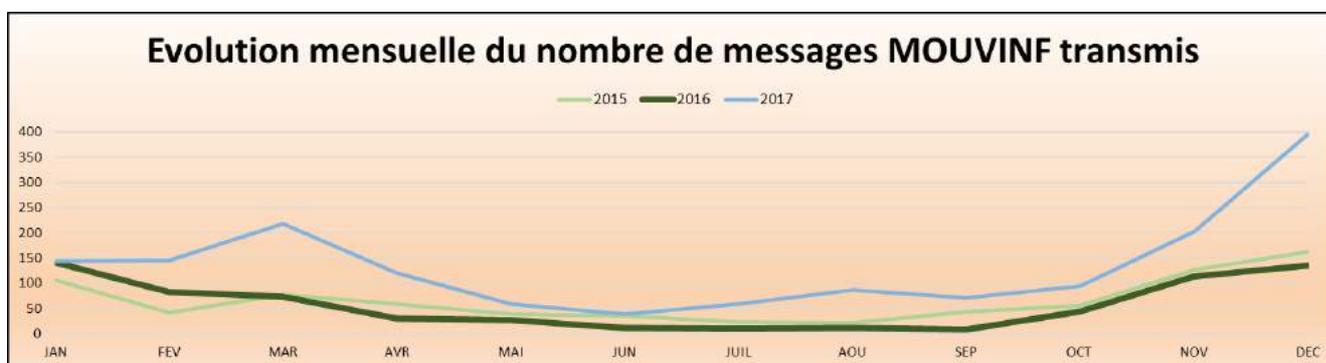


En 2017, chaque mois a présenté une augmentation significative d'enregistrement de messages SURNAV par rapport aux deux années précédentes.

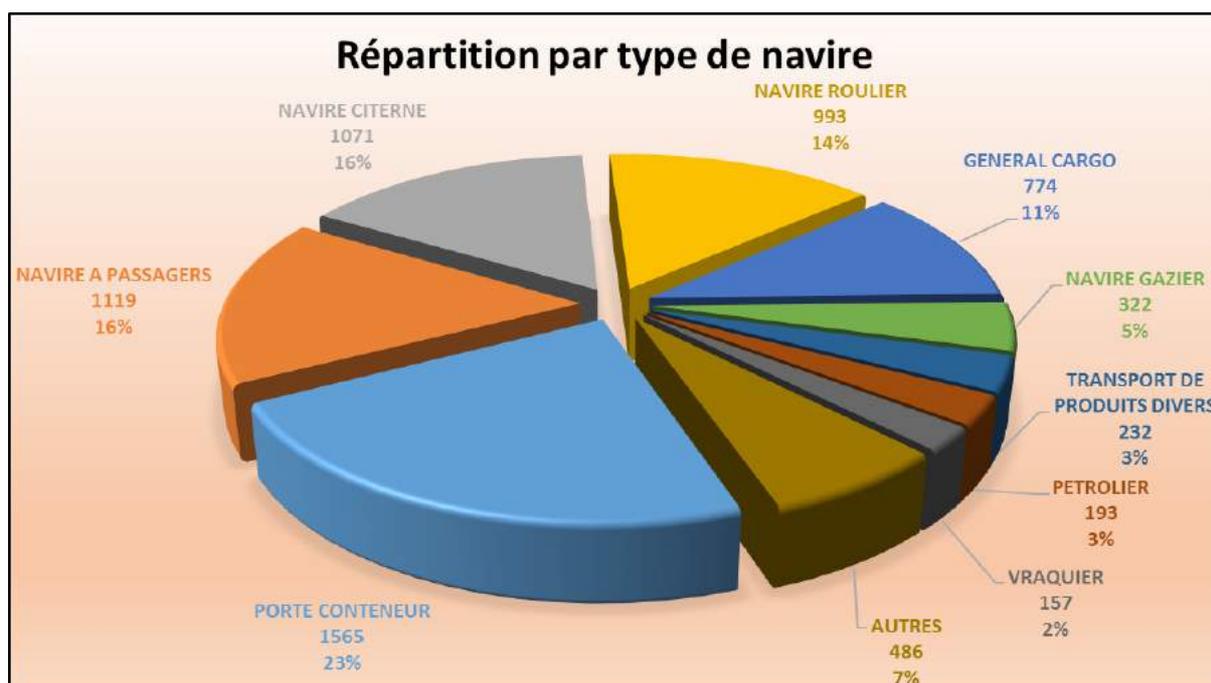


3.3.2 - Messages MOUVINF

Le CROSS AG a enregistré une progression de +122% d'enregistrement de messages MOUVINF sur les 11 premiers mois de l'année. Le mois de décembre marque le début de la saison des croisiéristes dans l'arc Antillais et est précurseur de la mise en application du nouvel Arrêté « SURNAV » pour les Antilles adopté le 18 décembre 2017.



3.3.3 - Répartition par type de navires



Type de navires	Nombre de messages emis
PORTE CONTENEUR	1565
NAVIRE A PASSAGERS	1119
NAVIRE CITERNE	1071
NAVIRE ROULIER	993
GENERAL CARGO	774
NAVIRE GAZIER	322
TRANSPORT DE PRODUITS DIVERS	232
PETROLIER	193
VRAQUIER	157
AUTRES	486
TOTAL	6912

Le trafic maritime enregistré est spécifique au contexte archipélagique des petites Antilles. On y compte de nombreuses unités de taille intermédiaire ravitaillant les îles en produits manufacturés ou produits pétroliers dans des volumes modérés. Les navires à passagers concernent quasi-exclusivement les navires de croisière à l'exclusion des navettes à passagers effectuant les liaisons inter-îles. Cette navigation est néanmoins l'une des plus importantes ce qui a motivé la mise à jour de l'arrêté « SURNAV ». Le signalement obligatoire de ces navires à compter du 1^{er} janvier 2018 permettra d'obtenir un suivi exhaustif de leur fréquentation dans les eaux territoriales françaises des petites Antilles.

3.3.4 - Répartition des volumes de matières dangereuses par type de navire

En 2017, 44,4 millions de tonnes de matières dangereuses ont transité dans les eaux territoriales des Antilles et de la Guyane.

Sur l'ensemble des matières dangereuses, 80 % concernent les liquides inflammables (produits pétroliers, substances chimiques - classe IMO 3) et 6 % le gaz (GNL, GPL - classe IMO 2).

A lui seul, le transport de pétrole brut représente près de la moitié des matières dangereuses concernées alors qu'il ne concerne que quelques gros porteurs (moins de 3 % des navires interrogés) souvent en provenance du golfe du Mexique ou du Venezuela ou à destination des États-Unis.

3.4 - Navires en avarie

Sur un total de onze signalements d'avaries, six navires ont subi une avarie de propulsion. Parmi celles-ci, le porte-conteneur maltais « MAX WONDER » (163 m de long, 18 personnes, 790 tonnes de matières dangereuses à bord) lors de son entrée au port de Fort de France le 22 mars 2017, le porte-conteneur chypriote « ETE N » (212 m de long) contraint de stopper et de se mettre en dérive contrôlée au large dans la ZEE de la Guadeloupe le 7 juin 2017.

Lors d'un accostage le 16 novembre 2017, le porte-conteneur « ERATO » de 198 m de long battant pavillon libérien a heurté les quais au port de Fort de France créant une brèche au-dessus de la ligne de flottaison. Le navire a été immobilisé pendant trois jours pour investigation et réparation provisoire avant d'être autorisé, par le centre de sécurité des navires, à reprendre la mer.

3.5 - Navires en infractions

Au cours l'année 2017, les navires en non-conformité ont systématiquement fait l'objet de rappel à l'ordre, le troisième rappel entraînant la rédaction d'un rapport d'infraction. Trois navires de commerces ont été visés par cette procédure.

Le 26 juin 2017, le navire de commerce « VEGA SACHSEN » battant pavillon libérien a fait l'objet de l'établissement d'un rapport d'infraction pour une troisième dérive contrôlée constatée dans les eaux territoriales de Guadeloupe.

Le 26 juillet 2017, le navire de commerce « TRACEY KOSAN » battant pavillon Ile de Man a fait l'objet d'un procès verbal pour défaut de transmission du message SURNAV après deux rappels consécutifs.

Enfin, le 14 novembre 2017, le navire de commerce « FAXBORG » battant pavillon togolais, a fait l'objet d'un procès verbal pour défaut de veille radio sur le canal 16.

3.6 - Conclusion du bilan SURNAV

Un pôle opérationnel de surveillance de la navigation a pu émerger au cours de ces trois dernières années au sein du CROSS AG grâce à l'investissement renforcé des agents, l'optimisation des méthodes de travail et le développement des équipements de surveillance.

Le bilan de l'année 2017 montre clairement que les efforts consentis sont nécessaires pour disposer d'une surveillance efficace de l'activité du trafic maritime qui présente des enjeux majeurs de sécurité et de sûreté. Ils se poursuivent en 2018 avec la mise en application des dispositions du nouvel arrêté « SURNAV » dans la zone Antilles au 1^{er} janvier et de la mise à jour en cours d'élaboration en Guyane.

L'essor de cette mission ne peut néanmoins se poursuivre au détriment de la mission première de sauvetage en mer du CROSS AG. Cette montée en puissance se heurte désormais à la limite de disponibilité des effectifs, restés constant depuis la création du CROSS AG, pour effectuer une veille permanente.

4 - Surveillance des pollutions maritimes (SURPOL)

4.1 - Cadre réglementaire

L'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plates-formes fait du CROSS le service centralisant « les informations recueillies, quelle que soit leur origine, et (assurant) la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions nécessaires pour engager des poursuites. »

Les instructions permanentes REPREPOL élaborées par les préfets délégués du gouvernement pour l'action de l'État en Mer des zones Antilles et Guyane déclinent cette instruction dans leurs zones de compétence.

4.2 - Chaîne d'alerte

L'origine des signalements est diverse : satellite du programme européen CLEANSEANET, témoin à terre, embarqué à bord d'un aéronef ou d'un navire de l'Etat, plaisanciers.

Les 73 passages de satellites « CLEANSEANET » sur la zone de compétence du CROSS AG ont permis donner lieu à 6 rapports de détections de pollution potentielle.

Les autres signalements ont été fait par des témoins à terre (6), des aéronefs civils (3), des aéronefs de l'État (2) et des moyens nautiques (3).

4.3 - Bilan des observations

Pour l'année 2017, 20 cas de pollutions ont été rapportés au CROSS AG. Pour chaque signalement, le CROSS AG sollicite des moyens étatiques pour confirmer ou infirmer la pollution. 30 % des signalements de pollutions ont été confirmés et 45 % infirmées par des agents habilités. Les autorités étrangères ont été informées des détections intervenues dans leurs eaux territoriales pour les 5 cas restants et ont été classées comme probable ou douteuse selon l'origine du signalement.

Le tableau ci-dessous récapitule le nombre de signalements vérifiés ainsi que le taux d'identification des signalements de pollution dans les eaux territoriales et eaux intérieures françaises.

	GUADELOUPE et IDN		MARTINIQUE		GUYANE		HORS EAUX TERRITORIALES	
	NB	%	NB	%	NB	%	NB	%
Pollution confirmée	4	50 %	2	28 %	0	-	0	-
Pollution probable	0	-	0	-	0	-	2	40 %
Pollution douteuse	0	-	1	14 %	0	-	2	40 %
Pollution infirmée	4	50 %	4	58 %	1	100 %	0	20 %
Taux de vérification des signalements	100 %		100 %		100 %		20 %	

Les pollutions infirmées concernaient principalement des pollutions telluriques ou des bancs de sargasses.

4.4 - Répartition géographique

4.4.1 - Martinique

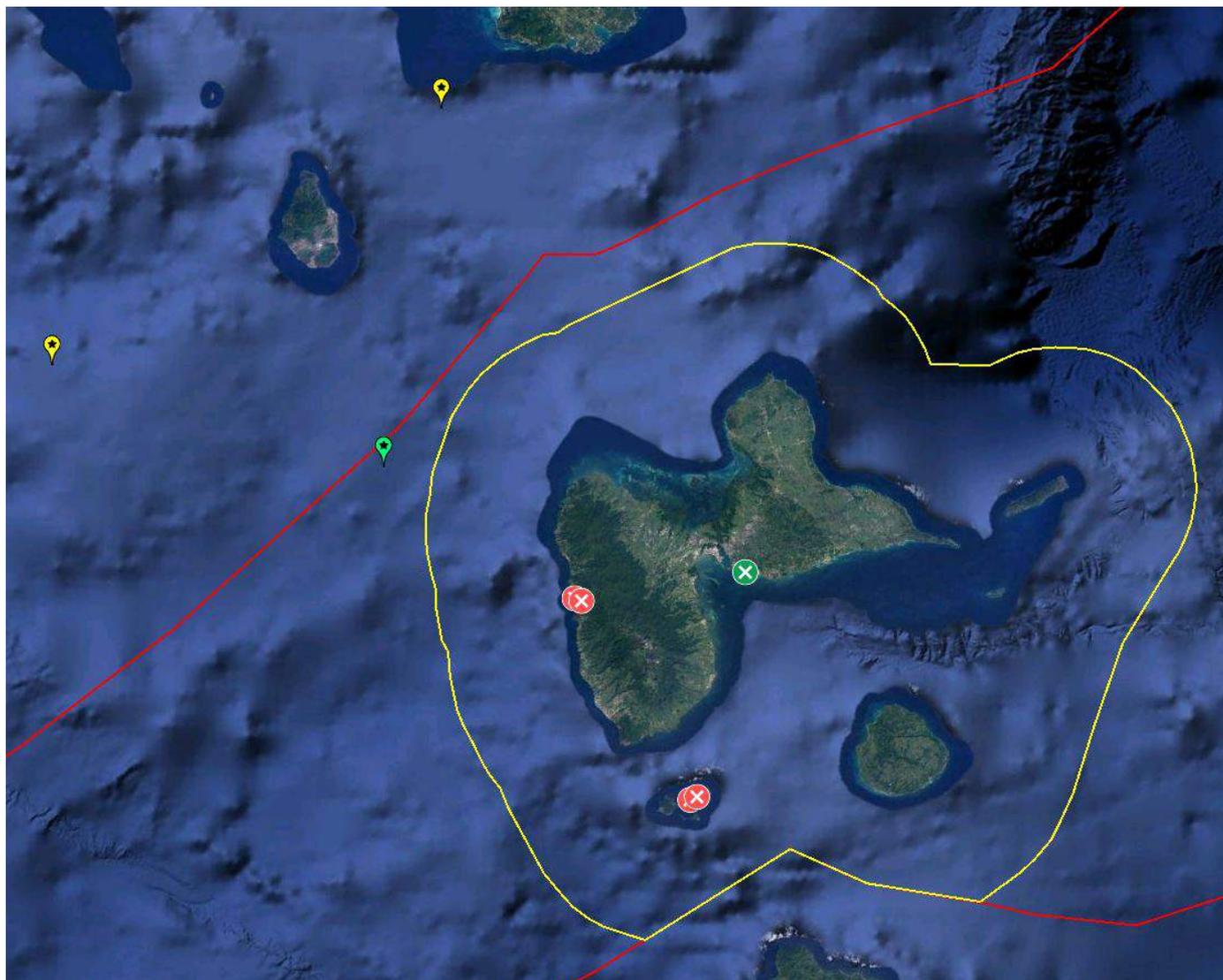


Origine de la détection	 Cleanseanet	 Autres moyens		
Classification	Confirmée	Infirmée	Probable	Douteux
Limite de zones	 ZEE	 Eaux Territoriales		

Les pollutions confirmées en Martinique ont concerné :

- le 12 janvier 2017 : une pollution peu étendue d'origine inconnue par une substance chimique nocive non identifiée au niveau de Schoelcher ;
- le 03 mai 2017 : une pollution par hydrocarbure léger émanant d'une embarcation coulée à proximité du François.

4.4.2 - Guadeloupe

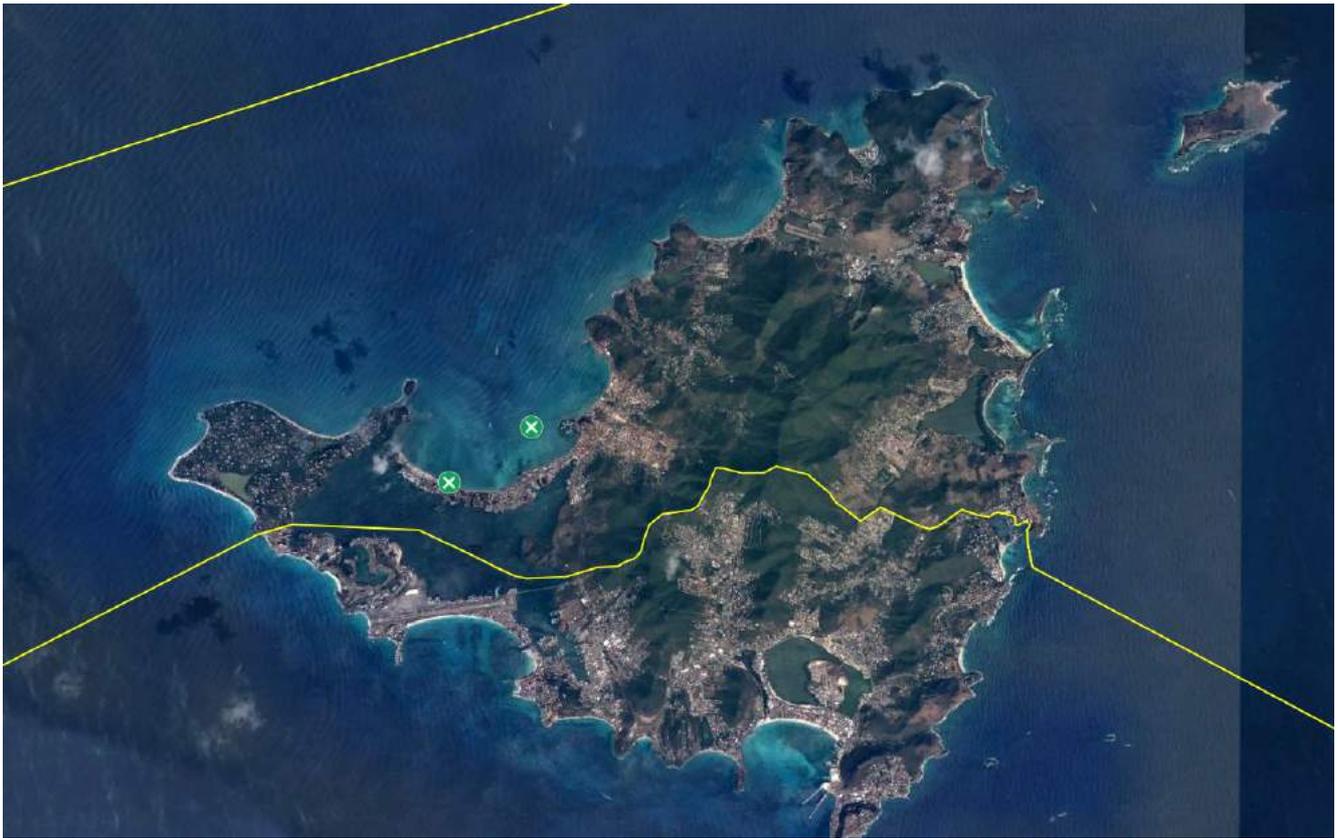


Origine de la détection	 Cleanseanet		 Autres moyens	
Classification	Confirmée	Infirmée	Probable	Douteux
Limite de zones	 ZEE		 Eaux Territoriales	

Les pollutions confirmées en Guadeloupe ont concerné :

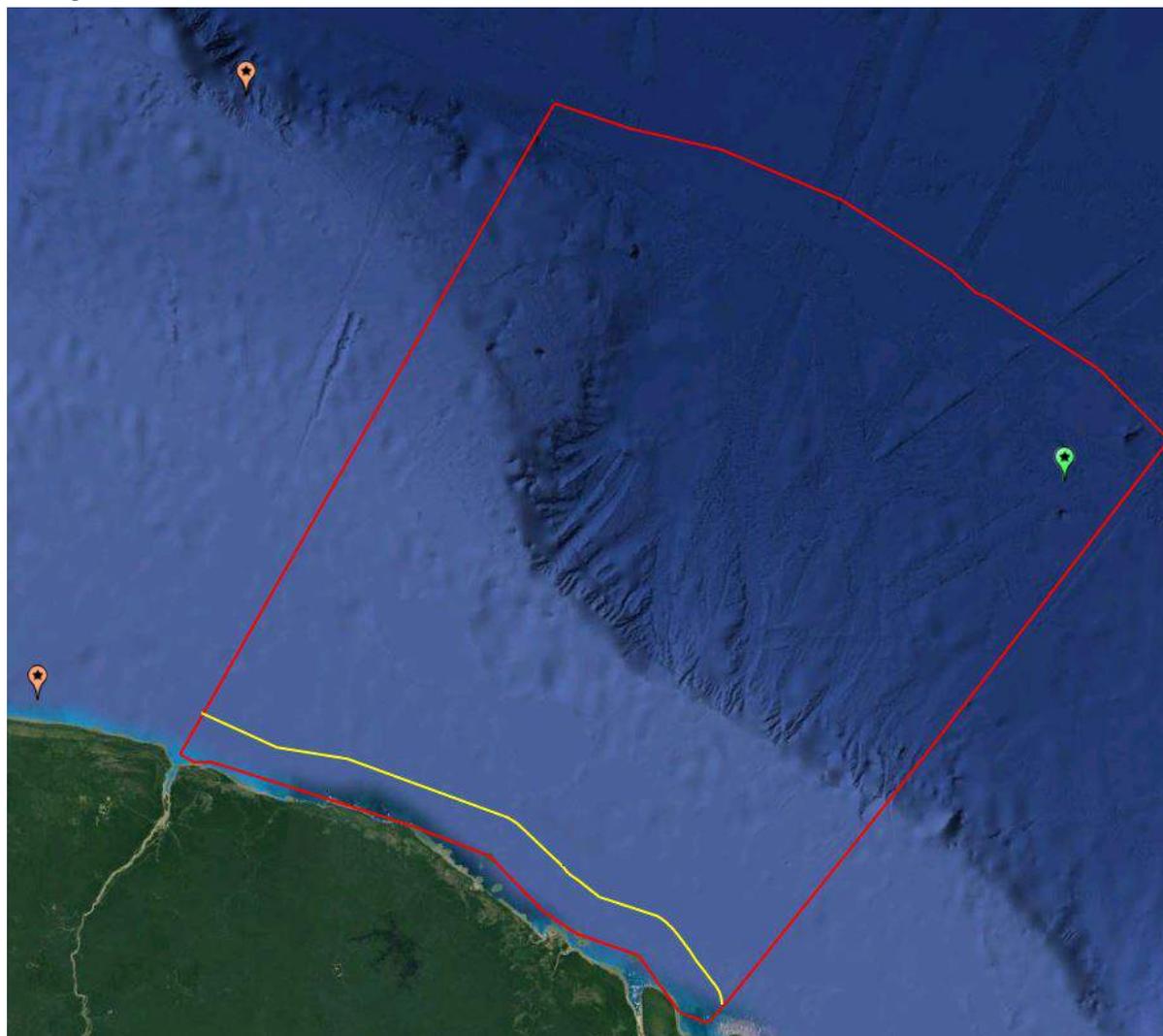
- le 25 février 2017 : une pollution par hydrocarbure léger émanant d'une embarcation coulée à Malendure;
- le 07 juillet 2017 : un rejet accidentel d'hydrocarbure léger lors du ravitaillement d'une embarcation à Terre-de-Haut aux Saintes ;
- le 09 septembre : une pollution par hydrocarbure léger due à une déchirure de la coque d'un navire à passager suite au passage du cyclone Irma à Terre-de-Haut aux Saintes ;
- le 05 novembre 2017 : une pollution orpheline par hydrocarbure léger à proximité de Malendure.

4.4.3 - Île du Nord



Origine de la détection	 Cleanseanet		 Autres moyens	
Classification	Confirmée	Infirmée	Probable	Douteux
Limite de zones	 ZEE		 Eaux Territoriales	

4.4.4 - Guyane



Origine de la détection	 Cleanseanet	 Autres moyens		
Classification	Confirmée	Infirmée	Probable	Douteux
Limite de zones	 ZEE	 Eaux Territoriales		

4.5 - Conclusion du bilan SURPOL

Au cours de l'année 2017, le système de détection par satellite Cleanseanet qui reste la principale source de détection de pollution a signalé quatre fois moins de pollutions potentielles qu'en 2016 au cours de laquelle 23 cas avaient été reportés.

Tous les signalements dans les eaux territoriales ou à proximité ont pu être vérifiés par des agents habilités des administrations intervenants en mer.

Les cas de pollutions signalés restent cette année encore assez anecdotiques au regard de l'activité maritime de la zone et ne concernent que des cas de pollution n'ayant que peu d'impact sur l'environnement compte tenu de leur dissipation rapide..

5 - Surveillance des pêches maritimes (SURPECHE)

5.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques

Le CROSS AG assure, depuis 2013, la surveillance des pêches maritimes pour la zone Antilles-Guyane, en sa qualité d'assistant du Centre national de surveillance des pêches (CNSP) d'Étel. Cette mission lui a été conférée par l'arrêté interministériel du 17 avril 2012 et le place sous l'autorité fonctionnelle des préfets de région, via les directeurs de la mer agissant sous l'autorité de ces derniers.

En application de l'arrêté cité supra et de la circulaire du 24 juin 2013 relative à l'organisation des missions du CNSP, le CROSS AG exerce le contrôle tactique des moyens (nautiques et aériens) des administrations engagées dans les missions de surveillance des pêches.

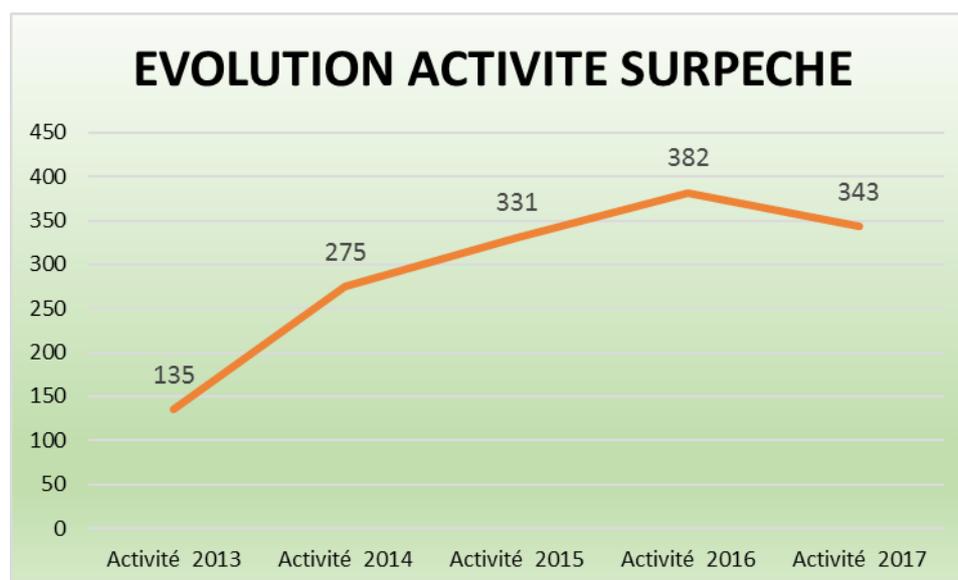
Cependant, ne disposant pas de moyens humains dédiés à cette mission, le CROSS AG n'a pas de cellule spécifique.

5.2 - Bilan global des contrôles

En tant que contrôleur tactique, le CROSS AG a coordonné 343 contrôles des pêches en mer (-10,2 % par rapport à 2016) pour le compte des directions de la mer de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane.

Pour mieux orienter les contrôles, le CROSS AG diffuse un bilan mensuel, dans ses directives aux unités, présentant l'atteinte des objectifs des plans régionaux de contrôles (PRC).

Cette année, les événements climatiques majeurs (IRMA/MARIA) ayant monopolisé les équipes du CROSS AG, ces directives n'ont pu être établies pour la fin de l'année 2017. De même, les objectifs de contrôle des PRC n'ont pas pu être atteints, certains moyens ou unités ayant été rendus indisponibles suite à ces ouragans.



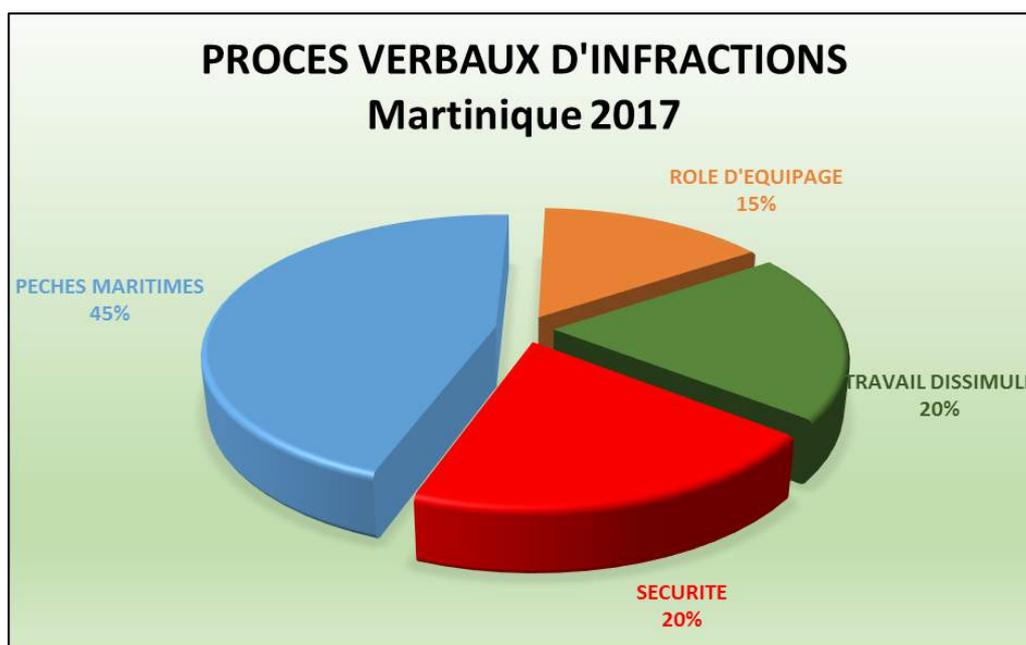
5.3 - Répartition par zone

5.3.1 - Direction de la mer de la Martinique

Le CROSS AG a coordonné 83 contrôles en mer, réalisés par les unités de contrôle relevant de différentes administrations. Le tableau suivant présente les objectifs fixés dans le PRC de 2017, établis en nombre de jours de mer dédiés à la police des pêches, et montre le taux de réalisation, ainsi que le nombre de procès-verbaux rédigés suite à la constatation d'infractions. Sont dénombrés les jours de mer pour les unités ayant fait l'objet d'un ordre de mission de la part du CROSS AG (mission dédiée) ou ayant reporté des contrôles effectués dans le cadre d'autres missions.

Service	Nombre de jours de mer dédiés			Infractions constatées
	Objectif PRC 2017	Réalisation	Taux	PV
Douanes	5	1	20,0 %	-
Marine nationale	5	0	-	-
Gendarmerie Maritime	15	4	26,7 %	2
Gendarmerie Nationale	55	16	29,1 %	6
SMPE	10	0	-	-
Affaires maritimes	55	23	41,8 %	11
Total	150	45	30,0 %	19

Sur les 19 procès-verbaux dressés, outre les pêches maritimes, les infractions relevées concernent essentiellement le rôle d'équipage, le non-respect de la réglementation en lien avec la sécurité, ainsi que le travail dissimulé.





Légende : localisation et résultat des contrôles opérés en 2017, par administration.

Résultat	 contrôle sans PV		 contrôle avec PV		 contrôle avec déroutement	
Administration	ULAM	Douanes	Gendarmerie nationale	Gendarmerie maritime	Marine nationale	ONCFS SMPE/AMP

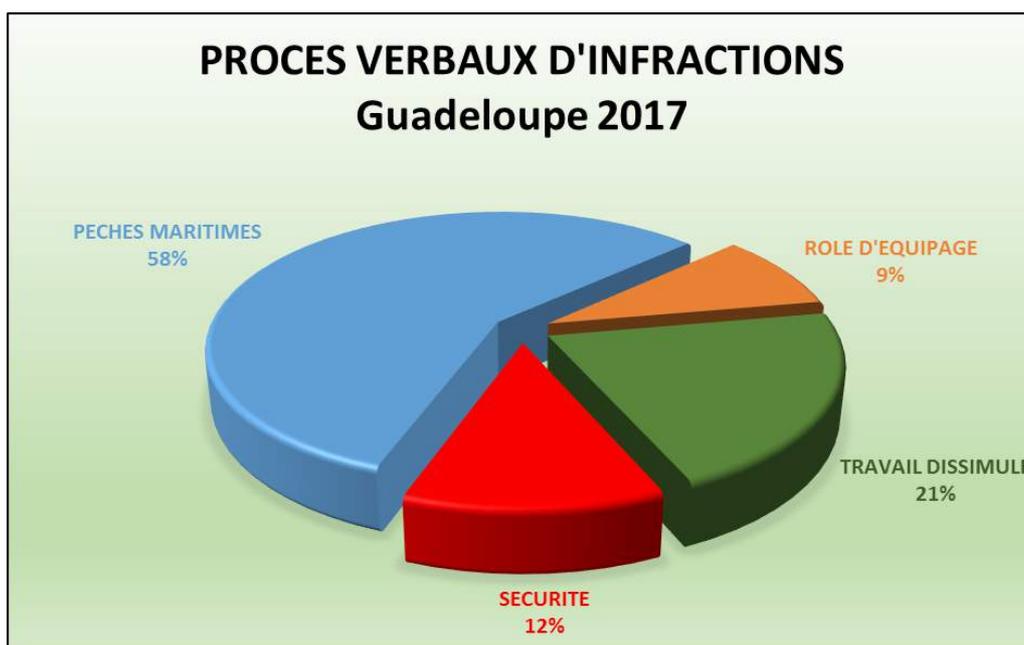
Le PRC 2017 ciblait prioritairement les contrôles en zones de pêche interdites (cantonnements, chlordécone, etc). Cependant, l'absence de moyens de l'État stationnés sur la façade atlantique, où la majorité de ces zones sont recensées, réduit les possibilités d'inspections, qui représentent à peine 17 % de l'ensemble des contrôles effectués.

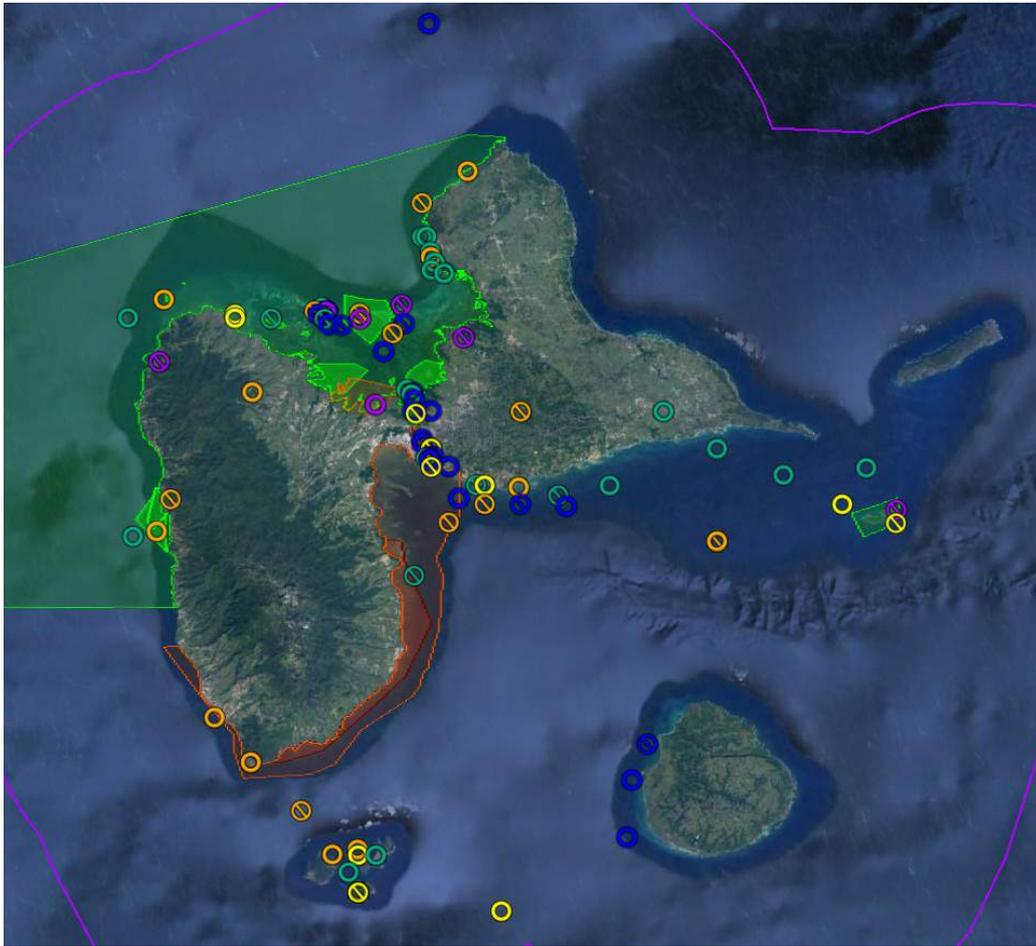
5.3.2 - Direction de la mer de la Guadeloupe

Le CROSS AG a coordonné 101 contrôles en mer, réalisés par les unités de contrôle relevant de différentes administrations pour la Guadeloupe et les Îles du Nord. Le tableau suivant présente les objectifs fixés dans le PRC de 2017, établis en nombre de contrôle en mer, et montre le taux de réalisation, ainsi que le nombre de procès-verbaux rédigés suite à la constatation d'infractions. Les résultats ne portent que sur les contrôles réalisés sur les navires de pêche professionnelle.

Service	Nombre de contrôles en mer			Infractions constatées
	Objectif PRC	Réalisation	Taux	PV
Douanes	35	15	42,8 %	5
Marine nationale	5	0	-	-
Gendarmerie Maritime	10	26	260,0 %	7
Gendarmerie Nationale	35	23	65,7 %	11
SMPE	5	2	40,0 %	1
Affaires maritimes	30	26	86,7 %	5
Parc nationale de Guadeloupe	10	5	50,0 %	4
Total	145	101	69,6 %	33

Sur les 33 procès-verbaux dressés, outre les pêches maritimes, les infractions relevées concernent le travail dissimulé, qui prédomine, ainsi que le rôle d'équipage et le non-respect de la réglementation en lien avec la sécurité.





Légende : localisation et résultat des contrôles opérés en 2017, par administration.

Résultat	 contrôle sans PV		 contrôle avec PV		 contrôle avec déroutement	
Administration	ULAM	Douanes	Gendarmerie nationale	Gendarmerie maritime	Marine nationale	ONCFS SMPE/AMP

Conformément au PRC 2017, les contrôles en Guadeloupe se sont portés la lutte contre la pêche illégale, notamment sur le prélèvement du lambi hors période autorisée, ou encore sur la pêche en zones interdites (réserves naturelles, zones chlordécone, etc).

Des opérations interministérielles ont également été menées, afin de lutter contre la pêche par des navires étrangers non autorisés, dans nos eaux sous juridiction, et les importations illégales.



Légende : localisation et résultat des contrôles opérés en 2017, par administration.

Résultat	 contrôle sans PV		 contrôle avec PV		 contrôle avec déroutement	
Administration	ULAM	Douanes	Gendarmerie nationale	Gendarmerie maritime	Marine nationale	ONCFS SMPE/AMP

Le PRC 2017 visait à intensifier les contrôles dans les eaux maritimes de Saint Martin et Saint Barthélemy. Toutefois, le passage d'Irma a provoqué des dégâts importants, autant sur la flotte de pêche que sur les unités de contrôles, qui ont contrarié cette volonté. De plus, les administrations disposant de moyens mobilisables ont été engagés sur d'autres actions, tournées sur la sécurisation du plan d'eau et des approches maritimes, rendant secondaire la mission de surveillance des pêches.

5.3.3 - Direction de la mer de la Guyane

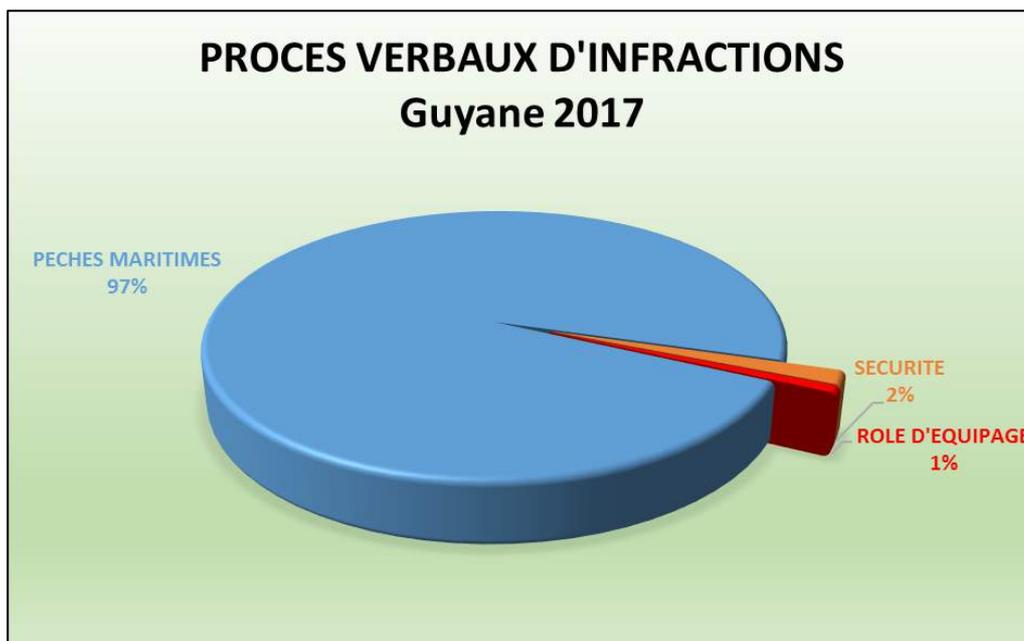
Le CROSS AG a coordonné 36 contrôles en mer, réalisés par les unités de contrôle relevant de différentes administrations de Guyane. Le tableau suivant présente les objectifs fixés dans le PRC de 2017, établis en nombre de contrôle en mer, pour les navires de pêche sous pavillon français.

Les procès verbaux dressés dans ce cadre concernent des infractions considérées comme « graves » au sens des règlements de l'Union européenne n° 1005/2008 et n° 1224/2009, ainsi que le code rural et de la pêche maritime, ainsi que du travail dissimulé et des manquements en termes de sécurité.

Certaines administrations ont également dédié un certain nombre de jours de mer à la lutte contre la pêche illégale, d'autres n'ont effectué que des contrôles d'opportunité, dans le cadre d'autres missions. Le tableau montre le taux de réalisation, ainsi que le nombre de procès-verbaux rédigés suite à la constatation d'infractions. Dans le cadre de la lutte contre la pêche illégale, 119 contrôles ont été réalisés et 30 déroutements opérés.

Par ailleurs, l'administration des Douanes a consacré 16,7 heures de vol pour la surveillance des pêches maritimes en Guyane.

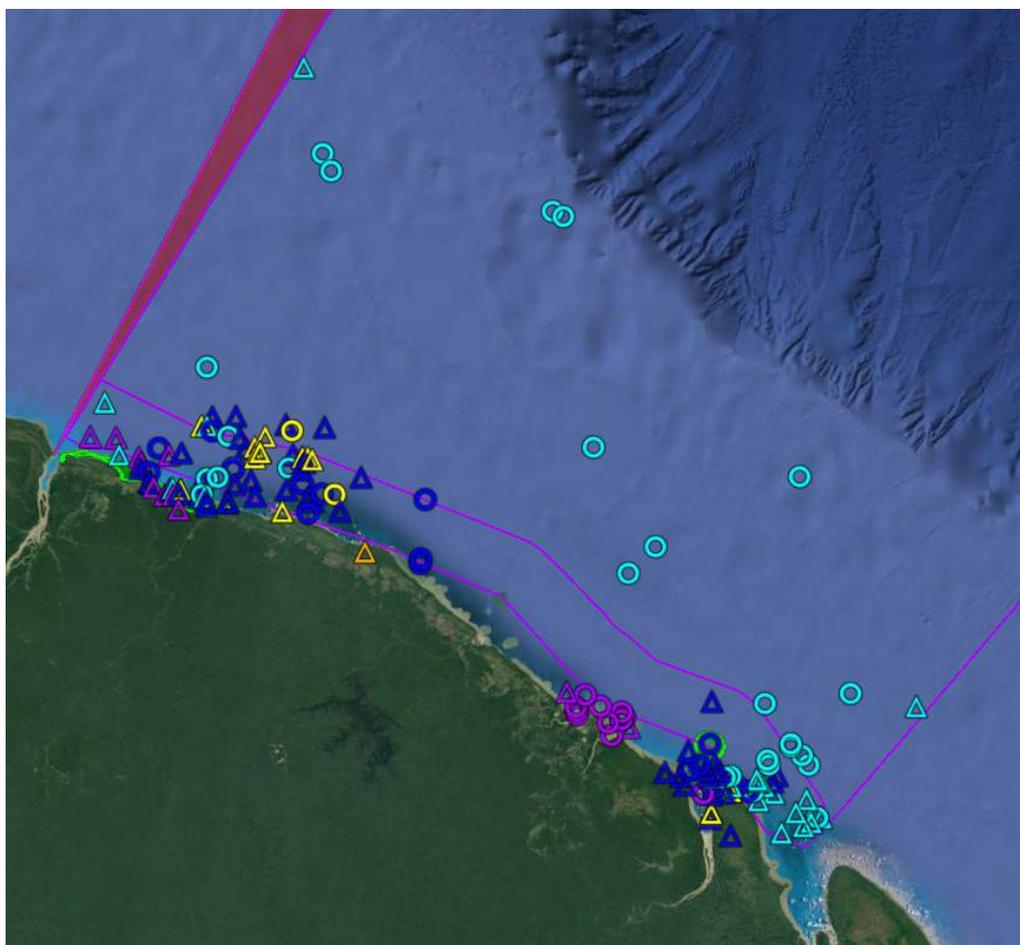
Service	Nombre de contrôles en mer			Infractions constatées PV	Jour de mer dédiés pêche INN		Infractions constatées PV
	Objectif PRC	Réalisation	Taux		Objectif PRC	Réalisation	
Douanes	5	-	-	-	25	21	19
Marine nationale	12	11	91,6 %	1			33
Gendarmerie Maritime, renforts inclus	18	14	72,2 %	3			49
Gendarmerie Nationale	5	-	-	-	10	1	1
SMPE	5	11	160,0 %	2	10	9	9
Affaires maritimes	5	-	-	-	10	1	-
Total	50	36	69,6 %	6	55	32	111



À l'est, la présence du parc national de Cabo Orange incite les pêcheurs brésiliens à venir sous les eaux sous juridiction française. Toutefois, une présence permanente de moyens de l'État en mer proche de la délimitation maritime limite cette tendance et paraît une solution plus adaptée que le déroutement systématique, qui autorise les incursions dès lors que les unités ont quitté la zone pour convoier les navires appréhendés vers Cayenne.

Le secteur ouest semble connaître une recrudescence des incursions de tapouilles de type « surinamaises ». La présence permanente d'une unité des affaires maritimes à Saint Laurent du Maroni, en complément des patrouilles des moyens des autres administrations, devrait permettre de réduire cette tendance.

La pêche illégale ne concerne pas uniquement les navires étrangers en Guyane. Durant l'année 2017, un réseau de trafic de vessies natatoires, destinées au marché asiatique, a été démantelé. L'effort de contrôle ne doit donc pas être relâché sur les navires battant pavillon français.



Légende : localisation et résultat des contrôles opérés en 2017, par administration.

Résultat	 contrôle sans PV		 contrôle avec PV		 contrôle avec déroutement	
Administration	ULAM	Douanes	Gendarmerie nationale	Gendarmerie maritime	Marine nationale	ONCFS SMPE/AMP

5.4 - Conclusion du bilan SURPECHE

Aux Antilles, l'infraction la plus courante demeure la non présentation ou la non tenue de documents obligatoires. Ceci rentre pourtant dans un cadre clair et précis, fixé par la politique commune de la pêche (PCP), notamment pour l'accès aux fonds européens pour la pêche maritime et l'aquaculture (FEAMP).

En Guyane, la pêche illégale, autant extra que intra-guyanaise, constitue une problématique majeure. Malgré cela, l'effort de contrôle portant sur les navires battant pavillon français ou vénézuéliens sous licence communautaire reste essentiel, afin d'assurer une pêche vertueuse et durable en Guyane et d'éviter toute porosité avec la pêche illégale.

Débutée en février 2013, la mission de coordination des contrôles de pêche assurée par le CROSS AG n'a cessé de croître qualitativement, d'une part, avec l'introduction de la Guyane en 2015 et la rédaction de directives mensuelles et d'ordres de mission pour les unités et administrations de tutelle pour l'ensemble des façades en 2016, et quantitativement, d'autre part, avec une hausse régulière du nombre de contrôles, exception faite de 2017, en corrélation avec les mouvements sociaux en Guyane et surtout les événements climatiques de septembre 2017.

En s'amplifiant, cette mission est devenue très délicate à assumer par le CROSS AG, qui ne bénéficie pas d'une cellule dédiée. En parallèle l'activité de sauvetage et de surveillance de la navigation ne cesse d'augmenter. Ainsi cette situation de coactivité génère des perturbations entre les opérations de sauvetage, la surveillance du trafic maritime et les reports de contrôles, qui sont traités simultanément par les équipes de quart opérationnel. De plus, le CROSS AG a été fortement sollicité lors des ouragans Irma et Maria, sur des missions connexes, ce qui a généré une rupture de service quant à la rédaction des directives mensuelles.

La spécificité de la mission et son amplification, déjà soulignée en 2016, nécessite de disposer d'une cellule dédiée. Ce choix n'a pas été retenu lors du dernier dialogue de gestion entraînant une réévaluation nécessaire avec le CNSP Étel, qui a vu sa cellule « outre-mer » renforcée, de la mission d'assistance assurée par le CROSS AG. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2018, le CNSP Étel est devenu le correspondant des unités de contrôles, en opérant un ciblage au profit des unités et recueillant les résultats des contrôles réalisés. Toutefois, une rupture de service a eu lieu, le CROSS AG n'émettant plus de directives mensuelles et le CNSP Étel n'ayant pas encore intégré la totalité de la mission. Cette reprise de service par le CNSP Étel devrait intervenir courant du premier semestre 2018.

6 - Surveillance de l'environnement marin

6.1 - Rappel des objectifs réglementaires spécifiques

Le CROSS AG assure la fonction de centralisation du renseignement maritime en matière d'infraction à l'environnement et oriente les contrôles à la mer (application de la convention DAM-DEB-AAMP).

L'action relève d'une multitude de diverses polices exercées sous la responsabilité de nombreuses autorités (ministre, préfet de région, préfet de département, préfet DDG AEM). Elle emploie les moyens concourant habituellement à l'action de l'État en mer, ainsi que des moyens des opérateurs de l'État, voire des associations.

L'enjeu est de synthétiser les efforts fournis par chacun pour la surveillance du milieu marin et d'optimiser l'emploi des moyens en les guidant au mieux.

6.2 - Synthèse de l'année et répartition géographique

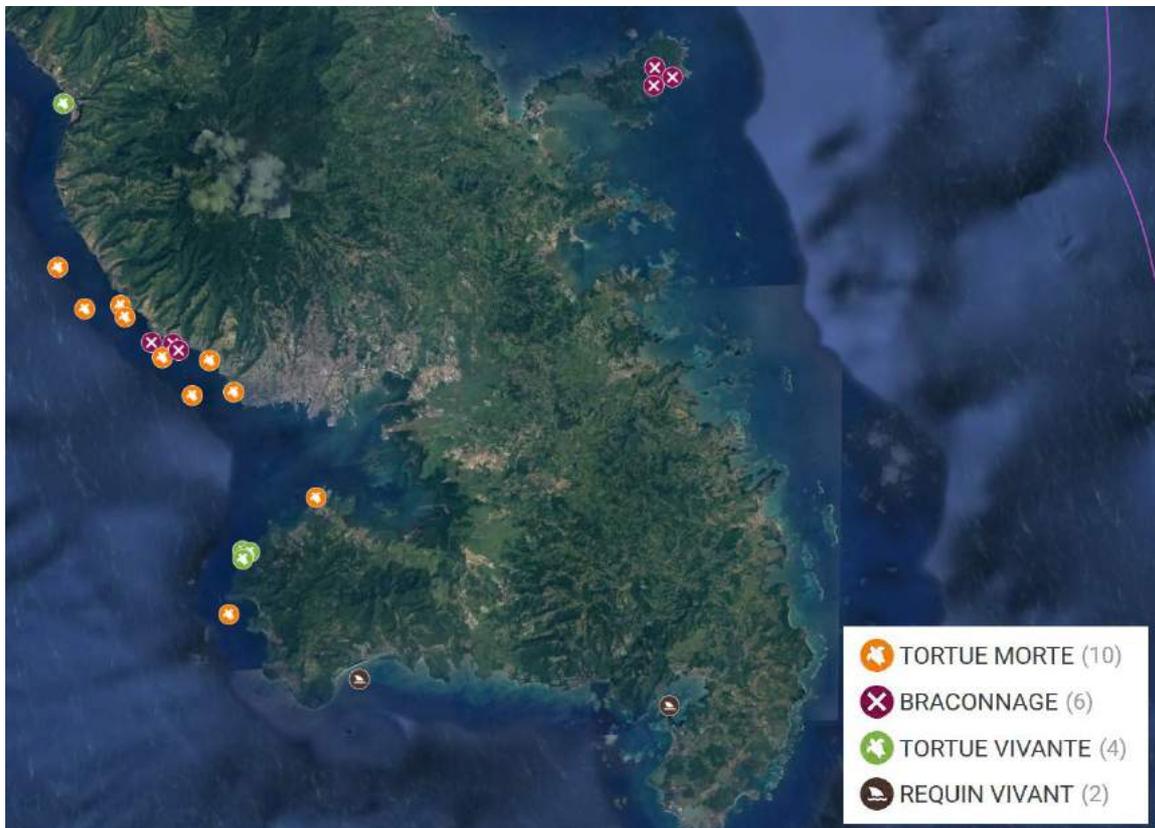
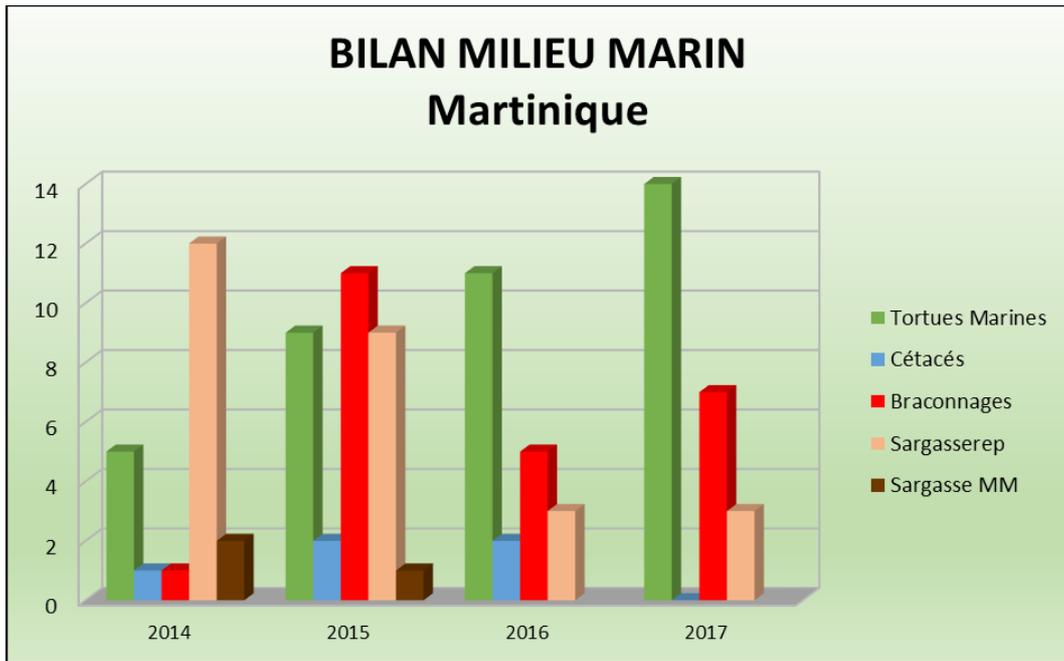
Le CROSS AG recueille les priorités de contrôle annuelles émises par les gestionnaires des aires marines protégées. Il centralise les informations relatives à l'environnement marin (cétacés, tortues, braconnage, etc.) et met en relation les témoins de situations anormales avec les spécialistes ad hoc. Il informe les unités de contrôle des priorités fixées par les gestionnaires et recueille les signalements d'infractions le cas échéant.

Son activité a connu une croissance majeure sur chacune des zones d'intérêt. Elle s'effectue en totale synergie avec la surveillance des pêches (unités de contrôle, outils et système de reporting identiques).

6.2.1 - Martinique

L'activité du CROSS AG en surveillance du milieu marin se stabilise pour la protection des espèces emblématiques. Son rôle d'intermédiaire et de facilitateur est désormais mieux perçu par le grand public, ainsi que par les réseaux spécialistes. On note ainsi pour 2017 :

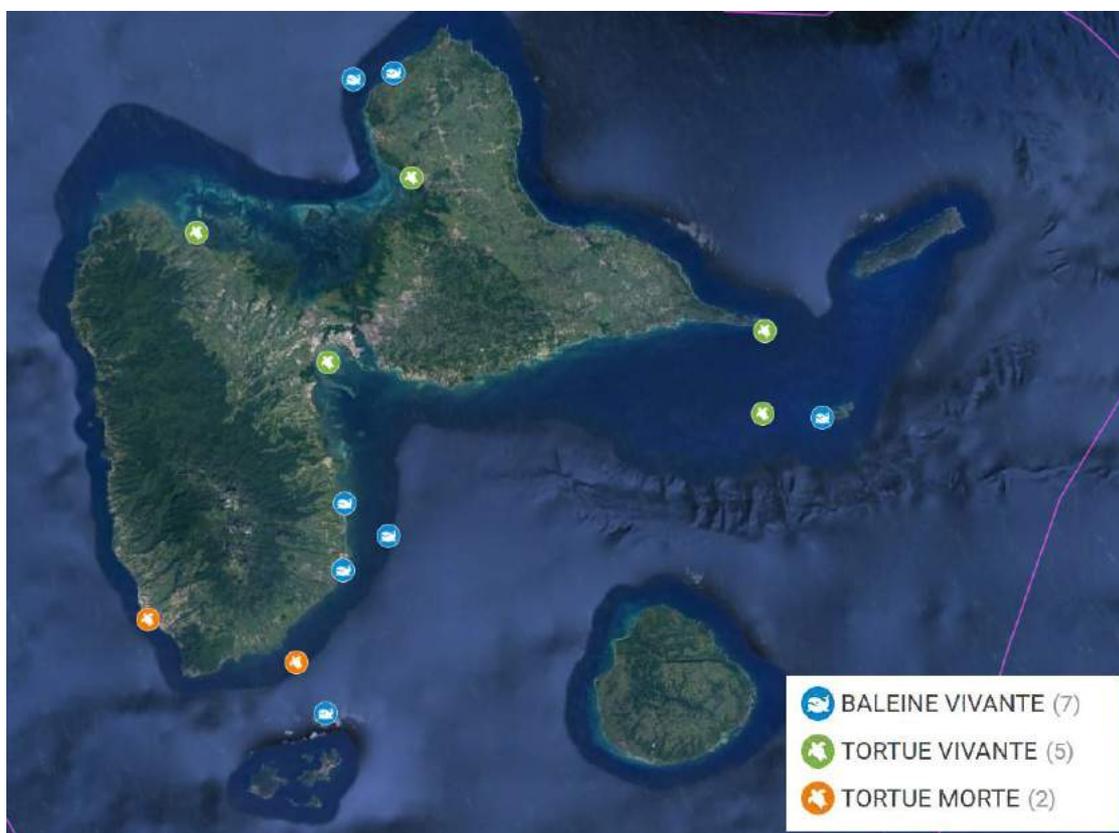
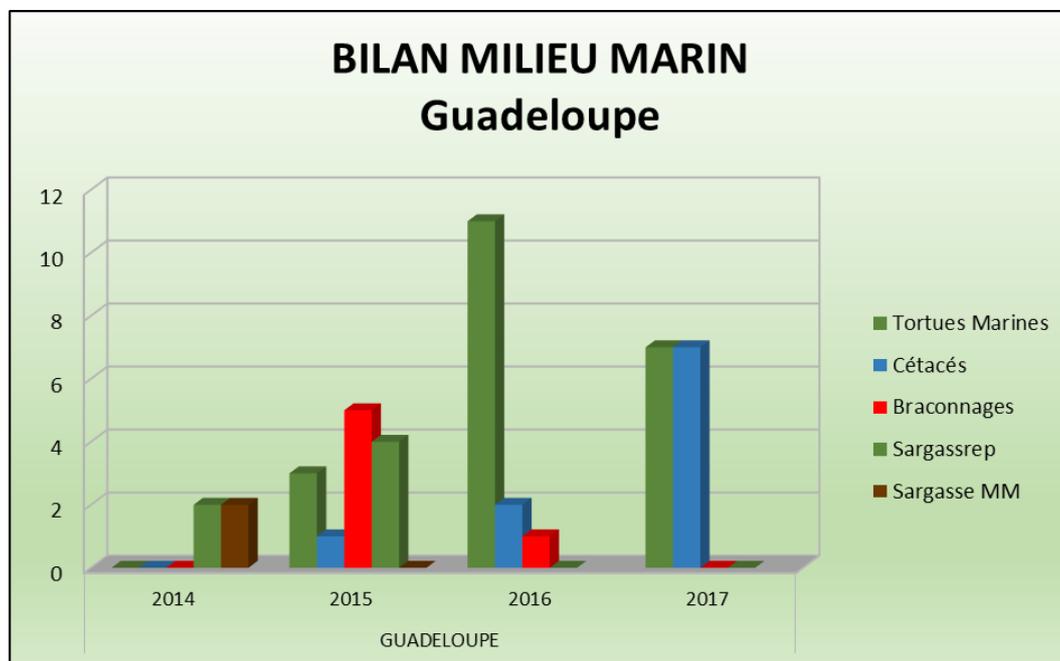
- une hausse significative des signalements relatifs aux tortues (+27%), avec toutefois une dizaine d'individus retrouvés morts, et une absence de report de cétacés ;
- une forte augmentation des signalements de cas de braconnage (+40%), principalement dans les secteurs de la Caravelle et de Case-Pilote ;
- une stabilité des messages « Sargasserep ».



6.2.2 - Guadeloupe

Le rôle du CROSS AG en matière de surveillance du milieu marin est également connu et reconnu pour la Guadeloupe et les Îles du Nord, avec :

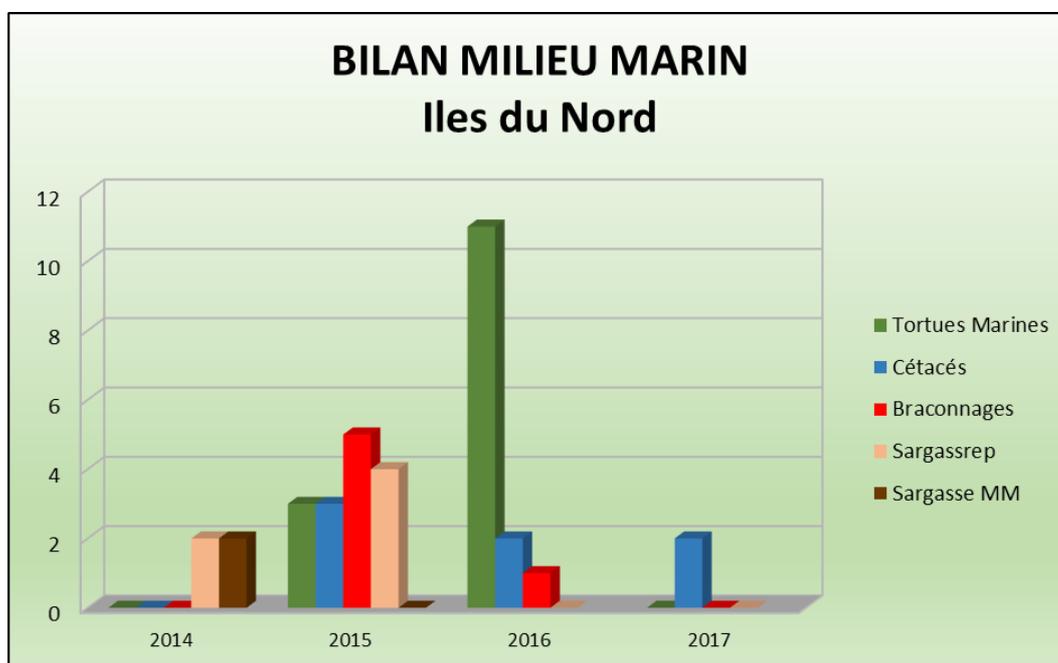
- une forte progression des observations de mouvements de cétacés et une baisse du nombre de tortues reportées ;
- aucun cas de braconnage rapporté.



6.2.3 - – Îles du Nord

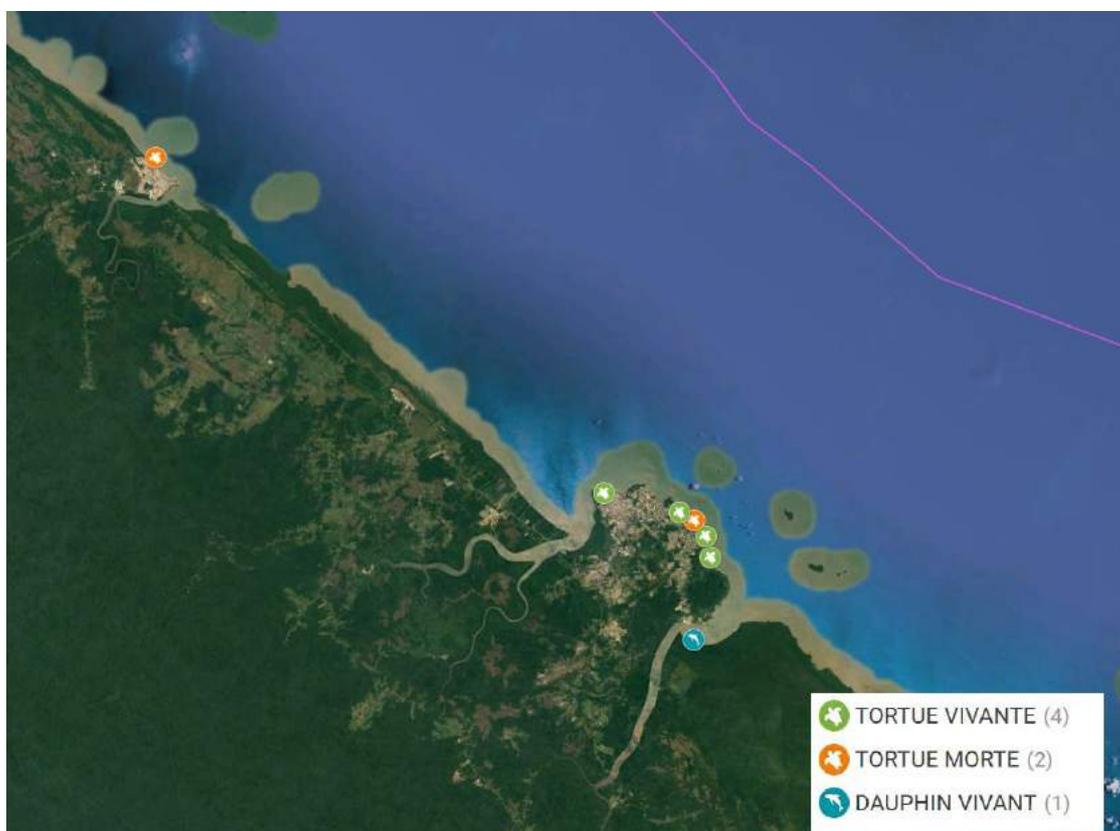
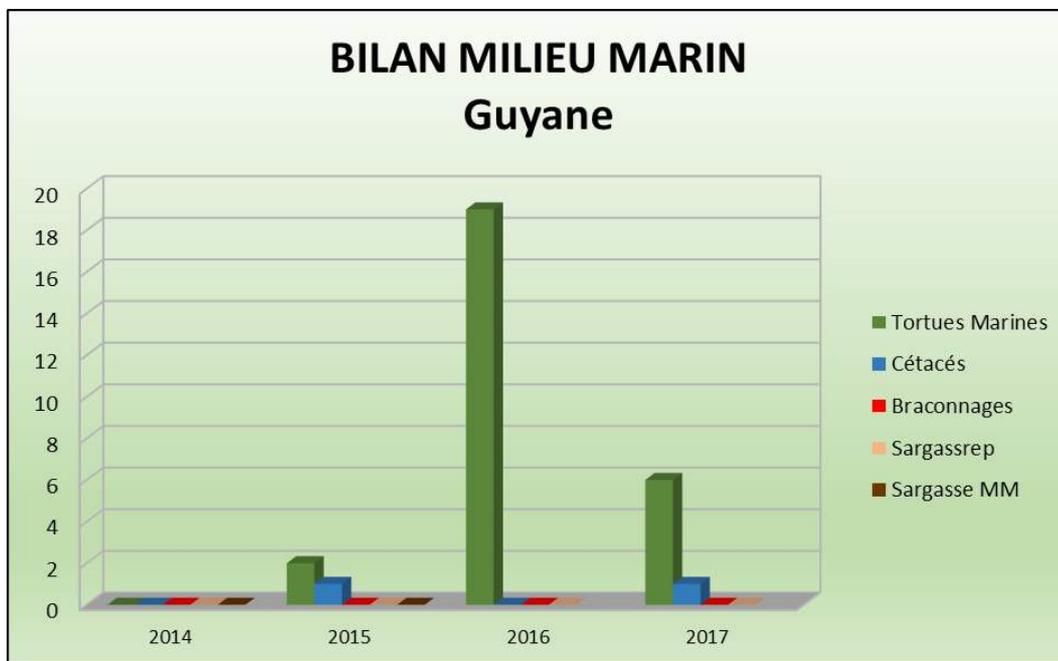
Pour le secteur des Îles du Nord, il n'y a eu que très peu de signalements opérés en 2017.

Il ne s'agit pas pour autant d'une méconnaissance de l'action du CROSS AG, puisque de nombreux reports ont eu lieu les années précédentes. Il est possible de corréler cette absence de retours aux événements climatiques et aux dégâts engendrés, détournant les observateurs occasionnels des intérêts environnementaux.



6.2.4 - Guyane

Ayant connue une progression fulgurante en 2016, notamment avec l'implantation de panneaux d'information sur le littoral guyanais, en collaboration avec la direction de la mer (DM) et la direction de l'environnement, de l'alimentation et du logement (DEAL), mentionnant le numéro de contact du CROSS AG, l'année 2017 a été marquée par un très faible report d'activités relatives aux animaux marins.



Toutefois, les signalements de filets de pêches illégaux, potentiellement dangereux pour les

animaux marins, restent prégnants, avec 40 reports, majoritairement sur l'île de Cayenne et à Kourou. Le CROSS AG centralise ces informations et les répercute vers les divers centres opérationnels et administrations, pour permettre leur enlèvement.

6.3 - Conclusion du bilan environnement

L'instruction du SG Mer du 4 novembre 2016, relative à l'organisation et à la mise en œuvre de la surveillance et du contrôle des activités pour la protection du milieu marin, y compris dans les aires marines protégées, dans le cadre de l'action de l'État en mer, est entrée en vigueur ; elle prend appui sur l'instruction du gouvernement du 13 mars 2015 relative à la mise en place d'un dispositif ministériel de contrôle des aires marines protégées et de certaines autorisations délivrées dans les eaux métropolitaines au titre de la protection de l'environnement marin.

Cette instruction consacre le centre administratif de contrôle de l'environnement marin (CACEM), basé à Étel. Le CROSS AG est en contact avec ce nouvel intervenant pour s'articuler de la manière la plus efficiente possible, notamment dans la fourniture des directives aux unités, qui jusqu'à présent se retrouvaient dans les mêmes directives mensuelles relatives à la surveillance des pêches maritimes.

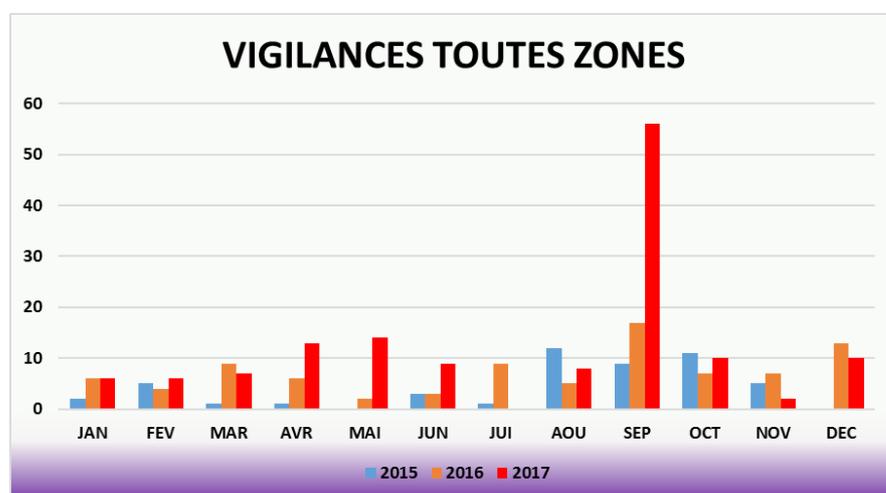
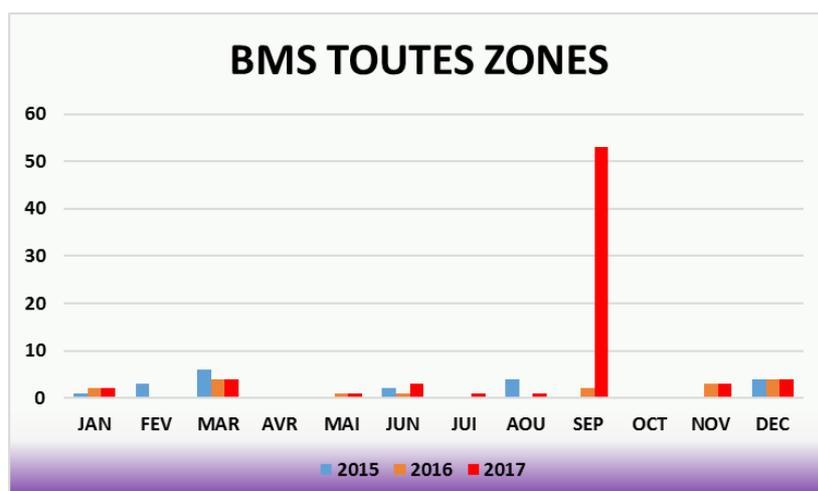
Enfin, la loi biodiversité a imposé un système de report des cétacés au sein du sanctuaire AGOA, pour certains types de navires et pour certaines activités nautiques. Le CROSS AG est désormais équipé de ce système (REPCET), qui lui permet de visualiser les reports de ces navires ou encore de transmettre les observations des usagers de la mer, pour éviter les collisions avec les cétacés.

7 - Renseignements de sécurité maritime (RSM)

7.1 - Diffusion météorologique

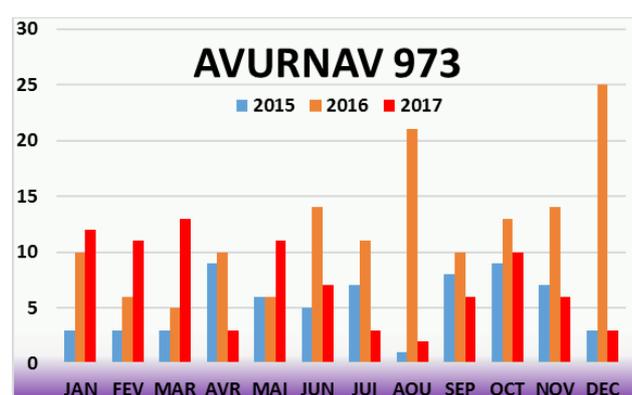
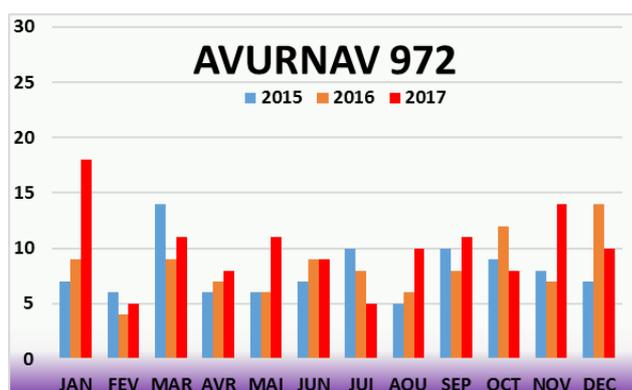
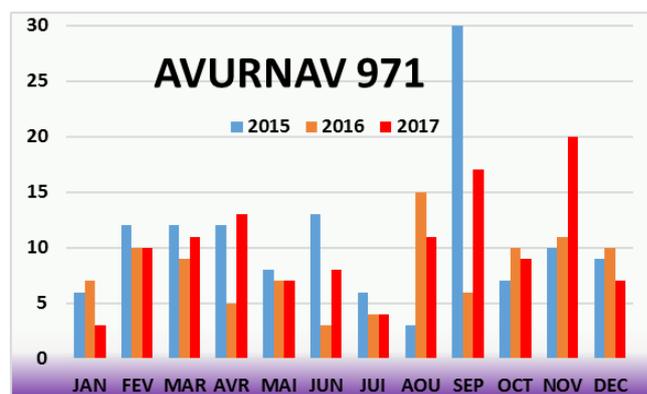
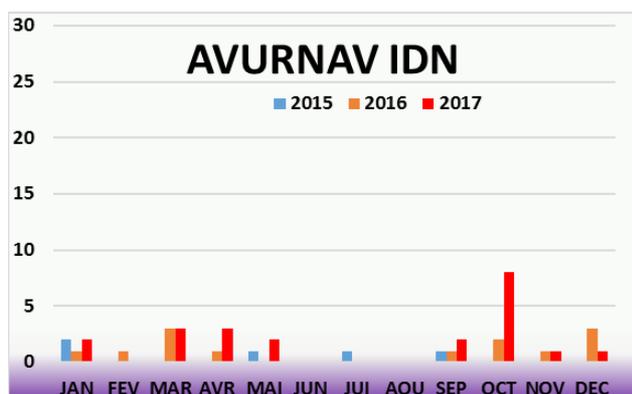
Le CROSS AG diffuse chaque jour quatre bulletins météorologiques en zone côtière à partir de ses stations VHF, réparties dans l'arc antillais (9 émetteurs/récepteurs) et en Guyane (5 émetteurs/récepteurs). Pour la zone large Antilles, le CROSS AG diffuse deux bulletins quotidiens par son émetteur/récepteur MF/HF. Sur l'année 2017, ce sont donc 21170 radiodiffusions qui ont été opérées.

Lorsque les conditions météorologiques se dégradent, des bulletins météorologiques spéciaux (BMS) sont émis, en complément des autres bulletins météorologiques. Les informations de vigilance sont reprises dans les bulletins côtiers. L'année 2017 aura été particulièrement marquée par les passages des ouragans Irma et Maria, en septembre, d'où la recrudescence des BMS et des vigilances lors de cette période. Ainsi 53 BMS, et autant de messages de vigilances, auront été traités et émis (diffusions toutes les heures, durant les périodes concernées, sur l'ensemble des émetteurs des zones concernées) pour l'unique mois de septembre. À titre de comparaison, en septembre 2016, seulement 2 BMS et 17 messages de vigilance avaient été relayés.



7.2 - Information nautique

Chaque émission de bulletin météorologique est suivie de la diffusion des informations nautiques (AVURNAV), c'est-à-dire des messages informant les navigateurs de toute situation susceptible de représenter un danger (objet à la dérive, feu éteint, bouée absente, etc). À ces diffusions s'ajoutent des messages dits « sécurité », d'information générale des navigateurs. Pour l'année 2017, ce sont 349 messages, qui ont été reçus et relayés auprès des usagers de la mer, sur l'ensemble de la zone Antilles-Guyane.



Conclusion

A l'issue de la présentation du bilan 2017 un constat s'impose de lui-même : les missions du CROSS Antilles-Guyane s'intensifient de manière très forte depuis deux ans traduisant à la fois un renforcement très net de l'activité maritime dans la zone mais aussi l'optimisation du suivi du trafic maritime pour anticiper les situations à risque. Les épisodes cycloniques hors normes ont permis de montrer que l'organisation de crise au sein du CROSS AG était robuste. Cette intensification et la mise en place actuellement d'une stratégie politique maritime ambitieuse par la France à l'échelle des bassins Antilles et Guyane vient conforter, s'il en était besoin, la place du CROSS AG comme un centre opérationnel majeur véritable outil de coopération régionale.

Pour ce qui est de la mission de sauvetage de la vie humaine en mer et d'assistance, le bilan humain montre que les actions de sensibilisation des activités de loisirs en mer doivent se poursuivre dans les départements français des Amériques ; une action conjointe avec les directions de la mer et les directions de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale est à l'étude pour 2018.

L'augmentation de 34 % des opérations sur les deux derniers bilans d'activité avec 13 % des opérations dans les eaux sous souveraineté étrangères montre qu'il faut poursuivre également l'investissement initié depuis deux ans sur la connaissance mutuelle avec nos partenaires étrangers en favorisant les retours d'expérience sur la base d'accords bilatéraux dont la formalisation doit être recherchée à l'instar de celui déjà en place avec Sainte-Lucie. Ces échanges sont d'autant plus nécessaires alors que l'éventualité d'une opération de secours maritime de grande ampleur (SMGA) est réelle compte-tenu du très fort taux de fréquentation de la zone Antilles par les croisiéristes. D'autre part, la réflexion se poursuit en 2018 sur la mise en place d'un centre conjoint de sauvetage aéromaritime au sein du CROSS AG en lien avec les services de la navigation aérienne Antilles-Guyane ; un rapport d'étude vient d'être transmis aux services des administrations centrales concernées.

L'optimisation de la surveillance de la navigation a connu une forte priorisation de la part du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer aux Antilles fin 2017 permettant de disposer au 1^{er} janvier 2018 d'un cadre réglementaire consolidé pour les Antilles et d'une organisation plus robuste mais non permanente dédiée à cette mission. Ce travail se poursuit en 2018 avec la mise à jour de la réglementation pour la zone Guyane et la formalisation des zones de mouillage pour les zones Antilles et Guyane.

Sur le plan technique, en 2018, trois dossiers majeurs mobilisent particulièrement les équipes : la création de deux stations déportées en Guyane, le remise en place des pylônes de deux stations déportées à Saint-Martin et en Guadeloupe tombés au moment du passage des épisodes cycloniques du mois de septembre, et enfin le déploiement de « seamis », un système d'exploitation opérationnel intégré de gestion des opérations, qui permettra d'optimiser encore plus l'efficacité de la coordination des moyens engagés. La faisabilité de travaux d'extension du centre est également à l'étude afin de répondre à un réel besoin d'habitabilité.

Les missions du CROSS AG se sont particulièrement diversifiées ces dernières années ; compte-tenu de son format actuel, il ne peut pas faire face à l'ensemble des missions qui lui sont confiées que ce soit dans leur organisation ou leur conduite. Ainsi un premier ajustement a été mené en concertation avec le centre national de surveillance des pêches afin que la mission de surveillance des pêches assurée par le CROSS AG soit reprise par le CNSP à partir du 1^{er} janvier 2018. Les autres missions ne pouvant être externalisées, il faut nécessairement aller plus loin en donnant les moyens humains au CROSS AG pour les remplir. Cette démarche est intégrée au travail de réflexion en cours au niveau central sur la réorganisation de l'ensemble des CROSS menée au premier semestre 2018.

CROSS Antilles-Guyane

16 boulevard de la marne
97200 FORT DE FRANCE
Tél. : 196 - VHF 16
Tél. : 05 96 70 92 92
Fax : 05 96 63 24 50